



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 248 ]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 19, 2001/भाद्र 28, 1923

No. 248]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 19, 2001/BHADRA 28, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

, नई दिल्ली, 19 सितम्बर, 2001

सं. टीएमपी/26/2001-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मुंबई पत्तन में बर्थ में आने वाले जहाजों पर बंबई स्टीवडोर्स एसोसिएशन लि. द्वारा लगाई गई लेवी के बारे में मुंबई एवं न्हावा-शेवा एजेंट्स एसोसिएशन के अभ्यावेदन का निपटान करता है और एमबीपीटी द्वारा पर्यवेक्षक कर्मचारियों तथा संबद्ध कामगारों के वेतन एवं मजदूरी की बकाया राशि के भुगतान की देनदारी के निर्वहन के लिए 'विशेष दर' प्रभारित करने के बारे में सर्वसम्मत प्रस्ताव को अनुमोदित करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/26/2001-एमबीपीटी

मुंबई एवं न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएनएसए)

आवेदक

बनाम

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

प्रत्यर्थी

आदेश

(30 अगस्त, 2001 को पारित)

यह मामला एमबीपीटी द्वारा लाइसेंसधारी स्टीवडोरों की मजदूरी की बकाया देनदारी के निर्वहन के लिए जहाजरानी कंपनियों द्वारा बम्बई स्टीवडोर्स एसोसिएशन लि० (बीएसए) को देय लेवी शुरू करने की कार्यवाई के बारे में मुंबई एवं न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएनएसए) द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन के संबंध में है।

2.1. एमएनएसए ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) एमबीपीटी ने 15 मार्च, 2001 को एक परिपत्र जारी करके यह सूचित किया है कि 15 मार्च, 2001 के बाद गोदी में आने वाले सभी जलयानों के लिए शिपिंग लाइनों को लेवी देनी होगी, ऐसा न करने पर जलयानों/स्टीवडोरों को कोई सेवा प्रदान नहीं की जाएगी।

- (ii) लेवी की वसूली 1 जनवरी, 1998 से 31 जुलाई, 2000 तक की अवधि के लिए पर्यवेक्षक कर्मचारियों की मज़दूरी की बक्राया राशि का भुगतान करने के लिए की जा रही है।
- (iii) ये पर्यवेक्षक कर्मचारी एमबीपीटी के कर्मचारी हैं और 1994 से स्टीवडोर्स में प्रतिनियुक्ति पर थे। उन्हें एमबीपीटी, बंबई स्टीवडोर्स एसोसिएशन लि० और बंबई गोदी कामगार यूनियन के बीच हुए करार के अनुसार जुलाई, 2000 में एमबीपीटी में वापस भेज दिया गया था।
- (iv) करार की शर्तों के अनुसार, इन पर्यवेक्षक कर्मचारियों के वेतन एवं मज़दूरी की बक्राया राशि का भुगतान करने का दायित्व स्टीवडोर्स का है।

2.2 इस परिप्रेक्ष्य में एमएएनएसए ने निम्नलिखित तर्क दिए हैं :-

- (i) मज़दूरी में वृद्धि करना स्टीवडोर्स की ज़िम्मेदारी है, अतः इसकी वसूली लेवी करके नहीं की जानी चाहिए।
- (ii) यह मामला प्रत्येक स्टीवडोर और शिपिंग लाइनों और स्टीवडोर संविदा के बीच है भले ही उसमें लागत वृद्धि शामिल हो या न हो।
- (iii) कुछ स्टीवडोरों ने प्रचालन बंद कर दिया है और इस संबंध में उनकी ज़िम्मेदारी लगभग 5.0 करोड़ रु० की रेंज में है। एमबीपीटी को इस मामले में इन स्टीवडोरों के खिलाफ विधिक कार्यवाही करनी होगी और उनसे मज़दूरी की बक्राया राशि की वसूली करनी होगी।

2.3 एमएएनएसए ने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि इस मामले में हस्तक्षेप करे जिसके लिए उसने यह तर्क दिया है कि पत्तन को जलयानों को दी जाने वाली सेवाओं को बंद करने और स्टीवडोर्स को अपनी देनदारी के निर्वहन में सक्षम बनाने के लिए लेवी की वसूली लागू करने का कोई अधिकार नहीं है। एमएएनएसए ने यह भी कहा है कि ऐसी लेवी टीएएमपी के अधिकार क्षेत्र में नहीं आती जो महापत्तन के भीतर निष्पादित कार्य के लिए हो।

3. एमएएनएसए का यह भी कहना है कि बीएसए लि० को लेवी का भुगतान न किए जाने के कारण स्टीवडोर्स को श्रमिक दलों की सप्लाई नहीं की गई। लड़ाई/उतराई कार्य भी शुरू नहीं किए गए जिससे उनके सदस्यों/प्रधानों को नुकसान उठाना पड़ा। एमबीपीटी शिपिंग लाइनों और एजेंटों पर लेवी का भुगतान करने के लिए दबाव डाल रही है। सभी संबंधित संस्थाओं ने यह स्वीकार किया है कि पर्यवेक्षक कर्मचारियों की मज़दूरी की बक्राया राशि की ज़िम्मेदारी स्टीवडोर्स की है। अतः एमबीपीटी के मज़दूरी की बक्राया राशि की वसूली स्टीवडोर्स से करनी चाहिए, न कि शिपिंग लाइनों/एजेंटों से।

4. इस परिप्रेक्ष्य में, इस मामले पर प्राधिकरण ने अपनी 28 मार्च, 2001 को हुई बैठक में विचार किया और निम्नलिखित निर्णय लिए :-

- (i) एमएएनएसए के अभ्यावेदन को नियमित 'प्रशुल्क मामले' के रूप में पंजीकृत किया जाएगा।
- (ii) पत्तन न्यास के किसी भी आदेश में सामान्यतया संवाद शैली में हस्तक्षेप न करने की अपनी कथित स्थिति के अनुरूप इस मामले में भी प्राधिकरण स्थगन आदेश जारी नहीं करना चाहेगा। तथापि प्राधिकरण एमबीपीटी को यह परामर्श देगा कि जब तक प्राधिकरण द्वारा इस मामले का निपटान न कर दिया जाए तब तक यह संयम बरते और बीएसए को उल्लिखित लेवी का भुगतान न करने के कारण जलयानों को सेवाएँ देने से इंकार करके मामले को भड़काए नहीं।

5. अभ्यावेदन की एक प्रति 22 मार्च, 2001 को एमबीपीटी को शीघ्रातिशीघ्र टिप्पणी देने के लिए भेजी गई। एमएएनएसए के अभ्यावेदन के संबंध में एमबीपीटी की टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

- (i) जलयान एजेंटो/स्टीवडोरों पर बीएसए द्वारा वसूल किया जाने वाला अधिभार बीडीएलबी/एमबीपीटी के पूर्व कर्मचारियों के 1 जनवरी, 1998 से 31 जुलाई, 2000 की अवधि में प्रतिनियुक्ति पर जाने के कारण मज़दूरी की बक्राया राशि का संवितरण करने के लिए है।
- (ii) एमबीपीटी ने केवल विचार विमर्श के दौरान लिए गए निर्णय पर ही सहमति व्यक्त की थी और निर्णय को क्रियान्वित करने में सहायक के रूप में कार्य किया।
- (iii) बीएसए के अधिभारक भुगतान न किए जाने के कारण जलयानों को सेवाएँ देने से इंकार नहीं किया है। वास्तव में स्टीवडोर और एजेंट अधिभार का प्रेषण कर रहे हैं।
- (iv) एमबीपीटी ने निम्नलिखित घटनाक्रम प्रस्तुत किए हैं जिनके आधार पर सभी स्टीवडोरों/जहाज़रानी एजेंटों को लेवी की वसूली करने के लिए परिपत्र जारी किया गया था :-

- (क) 1994 तक बंबई गोदी श्रमिक बोर्ड (बीडीएलबी) जहाज़ पर्यंत कार्य के लिए स्टीवडोरों तथा अपेक्षित श्रमिकों की सप्लाई किया करता था और जहाज़ पर्यंत श्रम प्रभार तथा लागू लेवी वसूल किया करता था।

- (ख) केंद्र सरकार ने 25 फरवरी, 1994 को अधिसूचना जारी करके गोदी कामगार (रोज़गार का विनियमन) अधिनियम, 1948 के अधीन निर्मित गोदी कामगारों की तैनाती से संबद्ध उन सभी स्कीमों को रद्द कर दिया जो मुंबई पत्तन में प्रचालन में थी और एमबीपीटी के अध्यक्ष द्वारा पूर्व के बीडीएलबी को अधिक्रमित कर दिया गया।
- (ग) विलय चूंकि वास्तव में नहीं हुआ था अतः पिछले गोदी श्रमिक बोर्ड के लेखों को अलग से अध्यक्ष (एमबीपीटी) के नाम में रखा गया। पिछले गोदी श्रमिक बोर्ड के कर्मचारियों का अधिक्रमण करने के संबंध में जहाज़ पर्यंत सेवाओं के लिए प्रमारों का कोई पृथक् मान नहीं है। गोदी श्रमिक बोर्ड के कर्मचारियों की आपूर्ति की दरें अध्यक्ष (एमबीपीटी) के अनुमोदन से निर्धारित की जाती हैं।
- (घ) केंद्र सरकार के निदेशों के अनुसरण में पर्यवेक्षी कर्मचारियों और संबद्ध कामगारों को विभिन्न लाइसेंस प्राप्त स्टीवडोरों के पास प्रतिनियुक्ति पर समझा गया। परंतु कंटेनर यातायात में बढ़ी होने पर कुछ स्टीवडोर कंपनियों ने अपने प्रचालन बंद कर दिए। परिणामस्वरूप उनके पास प्रतिनियुक्ति कर्मचारियों को पुनः शेष स्टीवडोरों के लिए आर्बिट्रिट कर दिया गया। स्टीवडोरों ने पुनः आर्बिटन का विरोध किया और मुकदमेबाज़ी का सहारा लिया। उच्च न्यायालय के निदेशों के आधार पर, एमबीपीटी और बीएसए ने लम्बी बातचीत के बाद 1 अगस्त, 2000 से इन कर्मचारियों को वापस भेजने का निर्णय किया। एमबीपीटी ने इन पर्यवेक्षक कर्मचारियों और संबद्ध कामगारों का एक सौझा समूह (पूल) इस शर्त के अधीन बनाया कि इस प्रकार बनाए गए पूल के समूचे खर्च और कामगारों को दिए जाने वाले अन्य लाभों का वहन स्टीवडोर करेंगे।
- (ङ) 1 जनवरी, 1998 से पूर्व प्रभाव से पत्तन एवं गोदी कामगारों की मज़दूरी में संशोधन करने के संबंध में 2 अगस्त, 2000 को मज़दूरी समझौते पर हस्ताक्षर किए गए।
- (घ) पर्यवेक्षक कर्मचारियों और संबद्ध कामगारों की 1 जनवरी, 1998 से 31 जुलाई, 2000 तक की अवधि के वेतन एवं मज़दूरी की बक्राया राशि की देनदारी 17.5 करोड़ रु0 आंकी गई। यह देनदारी उस अवधि की है जब ये कर्मचारी स्टीवडोरों के पास प्रतिनियुक्ति पर थे और इसीलिए इस देनदारी का वहन उन स्टीवडोरों द्वारा किया जाना है उस समय विशेष में उनके नियोजक थे।
- (छ) स्टीवडोरों ने मज़दूरी संशोधन की बक्राया राशि का तब तक भुगतान करने में अपनी असमर्थता ज़ाहिर की है जब तक वह अपने ग्राहकों अर्थात् जलयान एजेंटों/लाइनों (कंपनियों) से उसकी वसूली न कर लें। अपने ग्राहकों से कोई सकारात्मक प्रत्युत्तर प्राप्त न होने से स्टीवडोरों ने एमबीपीटी को यह तर्क दिया कि इस राशि की वसूली शिपिंग एजेंटों से भविष्य में की जाएगी क्योंकि शिपिंग एजेंटों से पहले वसूल किए गए प्रमारों में मज़दूरी की बक्राया राशि शामिल नहीं थी।
- (ज) एमएनएसए और सीएसएलए ने तर्क दिया कि स्टीवडोरों के लिए प्रमारों में बक्राया की इस देनदारी का निर्वहन करने की पूरी-पूरी सुविधा है।
- (झ) पत्तन द्वारा बार-बार यह अनुरोध किए जाने के बावजूद कि एजेंटों और स्टीवडोरों को एक साथ मिल बैठ कर समाधान निकालना चाहिए, कोई सर्व सम्मति नहीं बन पाई, परिणामस्वरूप कामगारों ने पत्तन द्वारा इस मामले में शीघ्र हस्तक्षेप न किए जाने तक काम बंद करने की धमकी दे डाली। एमबीपीटी को औद्योगिक अशांति का सामना करते हुए इन कर्मचारियों को वेतन एवं मज़दूरी की बक्राया राशि का भुगतान करना पड़ा।
- (ञ) परंतु सामान्य कार्यों जलयान एजेंट और कुछ कंटेनर प्रचालक एमबीपीटी की सहमति से बीएसए द्वारा यथा निर्धारित अधिभार का भुगतान करने के लिए सहमत हो गए।
- (ट) बीएसए ने एक बैठक में इस बात की ओर ध्यान दिलाया कि विगत में भी बीडीएलबी ने स्टीवडोरों से वेतन एवं मज़दूरी की बक्राया राशि की देनदारी का निर्वहन करने के लिए लेवी में वृद्धि की थी और स्टीवडोरों ने उसकी वसूली शिपिंग एजेंटों/लाइनों से की थी।
- (ठ) स्टीवडोरों के पर्यवेक्षक कर्मचारियों और संबद्ध कामगारों का चूंकि 1 अगस्त, 2000 से एमबीपीटी द्वारा अधिग्रहण कर लिया गया था अतः यह सुनिश्चित करने की भूमिका एमबीपीटी को निम्नानी है कि स्टीवडोरों द्वारा मज़दूरी की बक्राया राशि की वसूली की जाए और अपने-अपने कर्मचारियों को संवितरित की जाए।
- (ड) 8 मार्च, 2001 को हुई बैठक में शिपिंग लाइनों ने यह संकेत दिया कि यदि एमबीपीटी लिए गए निर्णय को परिचालित करता है तो वे बीएसए के सुझाव के अनुसार अधिभार के रूप में भुगतान करने के लिए अपने-अपने

प्रधानों की सहमति प्राप्त कर लेंगे। तदनुसार एमबीपीटी ने बीएसए के सुझावों को स्वीकार कर लिया और कार्गो/कंटेनरों पर निम्नलिखित अधिभार अनुमोदित किया :-

कार्गो का प्रकार	2001-02 में अनुमानित यातायात	अधिभार की प्रस्तावित दर (विशेष दर) रुपए	बक्राया की अनुमानित वसूली रुपए
टीईयू	3,75,000 बॉक्स	200.00 रु0 प्रति बॉक्स	7,50,00,000
ब्रेक बल्क	11,00,000 टन	25.00 रु0 प्रति मी. टन	2,75,00,000
बल्क	11,00,000 टन	12.5 रु0 प्रति मी. टन	1,25,00,000
लीह एवं इस्तात	25,00,000 टन	20 रु0 प्रति मी. टन	5,00,00,000
बोरीबंद कार्गो	10,00,000 टन	10 रु0 प्रति मी. टन	1,00,00,000
जोड़			17,50,00,000

उपर्युक्त अधिभार का भुगतान शिप एजेंटों द्वारा बंबई स्टीवडोर्स एसोसिएशन लि0 को किया जाना है जो इस प्रयोजन से एक अलग खाता रखेगा और उसमें से एमबीपीटी द्वारा किए गए मज़दूरी बक्राया खर्च की प्रतिपूर्ति करेगा।

- (ब) एमबीपीटी ने उपर्युक्त अधिभार को बीएसए को भुगतान न किए जाने के कारण जलयानों को सेवाएँ देने से इंकार करके मामले को जल्दी निपटाने की दिशा में कोई कार्रवाई शुरू नहीं की है।

०. अभ्यावेदन की एक प्रति संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

#### बंबई स्टीवडोर्स एसोसिएशन लि0 (बीएसए)

- (i) उन्होंने मामले की पृष्ठभूमि का संक्षिप्त वर्णन इस प्रकार किया है -

- (क) पूर्व बंबई गोदी श्रमिक बोर्ड (बीडीएलबी) ने अपनी चार भिन्न-भिन्न स्कीमों के अंतर्गत 'गोदी श्रमिकों' के चार स्थूल समूह बनाए थे। स्टीवडोर्स से संबंधित प्रथम स्कीम में गोदी कर्मचारियों के दो समूह थे - (i) ऐसे पंजीकृत गोदी कामगारों का 'आरक्षित समूह' जिनकी मॉग के अनुसार पारी आधार पर स्टीवडोर्स को आपूर्ति की गई थी ; (ii) 'मासिक कामगार' जिनकी मासिक आधार पर आपूर्ति की गई थी।
- (ख) कामगारों के इन दोनों सेटों के लिए मज़दूरी और सेवा लाभों की वसूली स्टीवडोर नियोजकों द्वारा शिपिंग एजेंटों/स्वामियों/कार्गो हित से की गई थी। मज़दूरी समझौते के कारण देय मज़दूरी बक्राया की वसूली भी मावी कार्गो हित से लेवी के ज़रिये की गई। इस मामले में भी इसी पद्धति को अपनाया गया है।
- (ग) 1991 में बीडीएलबी की बदहाल वित्तीय स्थिति के कारण इस स्कीम के अंतर्गत आने वाले कामगारों को उनकी मज़दूरी का भुगतान नहीं किया जा सका जिसके कारण परिवहन एवं गोदी कामगार यूनियन ने उच्च न्यायालय में याचिका दायर कर दी। उच्च न्यायालय के निदेशों के अनुसार एमबीपीटी में सभी संबंधित पक्षकारों के साथ एक बैठक की गई और सभी पक्षकारों के बीच समझौता ज्ञापन किया गया।
- (घ) समझौता ज्ञापन में कार्गो हित से राष्ट्रीय स्तर पर मज़दूरी समझौते के अनुसार मज़दूरी की वसूली और पर्यवेक्षक कर्मचारियों तथा संबद्ध कामगारों सहित पात्र गोदी कामगारों को उसके भुगतान से संबंधित खंड शामिल किया गया। बीडीएलबी कामगारों और कर्मचारियों को स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति स्कीम का भी प्रस्ताव किया गया।
- (ङ) समझौता ज्ञापन के अनुसार एमबीपीटी ने बीडीएलबी के पंजीकृत कामगारों और कर्मचारियों को 1 मार्च, 1994 से एमबीपीटी के रोज़गार में आमेलित करना था। इसके मद्देनज़र केंद्र सरकार ने 25 फ़रवरी, 1994 को अधिसूचना जारी करके एमबीपीटी में लागू गोदी कामगार (रोज़गार का विनियमन) अधिनियम, 1948 के अधीन निर्मित सभी स्कीमों को रद्द कर दिया।

- (घ) 25 फ़रवरी, 1994 को ही एक पृथक अधिसूचना जारी करके केंद्र सरकार ने एक वर्ष की अवधि के लिए बीडीएलबी को अधिक्रमित कर दिया और अध्यक्ष (एमबीपीटी) को पिछले बोर्ड द्वारा सभी प्रयुक्त की जाने वाली शक्तियाँ एवं निष्पादित किए जाने वाले कार्य सौंप दिए। इस अधिक्रमण की अवधि को समय-समय पर बढ़ाया जाता रहा है और इस समय यह 31 दिसंबर, 2001 तक लागू है।
- (छ) केंद्र सरकार की 25 फ़रवरी, 1994 की अधिसूचना के अनुसरण में मासिक दर पर नियोजित पर्यवेक्षक कर्मचारियों को लाइसेंस प्राप्त स्टीवडोर नियोजकों को प्रतिनियुक्ति पर आबंटित किया गया समझा गया। यह व्यवस्था एमबीपीटी और स्टीवडोर के लिए अधिक उपयुक्त समझी गई अन्यथा इन पर्यवेक्षक कर्मचारियों और संबद्ध कामगारों को मौंग पत्र पर दिन-प्रतिदिन के आधार पर एमबीपीटी को अंतरित और स्टीवडोरों को आबंटित करना पड़ता।
- (ज) पिछले दो वर्षों में पत्तन में यातायात में निरंतर कमी आने से कई स्टीवडोरों ने पत्तन में अपने प्रचालन बंद कर दिए और अपने प्रतिनियुक्त कर्मचारियों को वेतन का भुगतान नहीं किया। शेष स्टीवडोरों को इन पर्यवेक्षक कर्मचारियों और संबद्ध कामगारों का पुनः आबंटन किए जाने का भी बड़ा विरोध किया गया और रिट याचिका दाखिल कर दी गई।
- (झ) एक बार फिर, उच्च न्यायालय द्वारा हस्तक्षेप किए जाने पर एमबीपीटी द्वारा बीएसए, स्टीवडोर एवं यूनियन के साथ एक बैठक आयोजित की गई। उसमें यह सहमति हुई कि स्टीवडोर सदस्यों के यहाँ प्रतिनियुक्त सभी पर्यवेक्षक कर्मचारियों और संबद्ध कामगारों को 1 अगस्त, 2000 से एमबीपीटी के प्रबंधाधीन पृथक पूल में वापस भेज दिया जाएगा।
- (ii) बीएसए ने उपर्युक्त लेवी की वसूली के समर्थन में निम्नलिखित तर्क प्रस्तुत किए हैं :-
- (क) पत्तन एवं गोदी कर्मचारियों की मज़दूरी में ज जनवरी, 1998 से पूर्व प्रभाव से संशोधन करने के मज़दूरी समझौते पर 2 अगस्त, 2000 को हस्ताक्षर किए गए। तदनुसार पिछले 31 महीनों (जनवरी 1998 से जुलाई 2000 तक) के लिए मज़दूरी एवं अन्य भत्तों की बढ़ावा राशि का भुगतान सभी पर्यवेक्षक कर्मचारियों एवं संबद्ध कामगारों को किया जाना था। पर्यवेक्षक कर्मचारियों तथा संबद्ध कामगारों से संबंधित बढ़ावा का भुगतान स्टीवडोरों द्वारा किया जाना था क्योंकि उक्त अवधि में वे स्टीवडोरों के यहाँ प्रतिनियुक्ति पर थे।
- (ख) पूर्व परंपरा के अनुसार स्टीवडोर सदस्यों ने पूर्व प्रभावी मज़दूरी संशोधन की बढ़ावा राशि की वसूली के लिए शिपिंग लाइनों/एजेंटों ने किसी भी पूर्व प्रभावी देनदारी को स्वीकार करने से मुख्यतया निम्नलिखित दो कारणों से इंकार कर दिया :-
- (खक) विगत में स्टीवडोर प्रमारों का भुगतान माझा आय में से किया गया था और वास्तव में भारतीय रिज़र्व बैंक के माध्यम से भेजा गया था। पिछले कुछ वर्षों से इन प्रमारों का भुगतान निर्यातकों/आयातकों से वसूल किए जाने वाले टीएचसी से किया जाता है। शिपिंग लाइनों/एजेंटों ने पूर्व प्रभाव से टीएचसी से राशि की वसूली करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है।
- (खख) पूर्व प्रभावी देनदारी की वसूली करना संभव नहीं है क्योंकि कई शिपिंग लाइनें/एजेंट एमबीपीटी से जेएनपीटी में अंतरित हो गए हैं।
- (ग) बढ़ावा का भुगतान न किए जाने के कारण ट्रेड यूनियनों ने हड़ताल करने की धमकी दी है। पत्तन में कार्गो प्रचालनों की निबंधिता को सुनिश्चित करने के लिए सभी संबंधित सदस्यों के साथ संयुक्त बैठक आयोजित की गई। एमएएनएसए ने पूर्व प्रभाव से मज़दूरी बढ़ावा का भुगतान करने का कड़ा विरोध किया। वे भावी आधार पर देनदारी को स्वीकार करने के लिए सहमत हो गए।
- (घ) बीएसए ने एक बार फिर मज़दूरी बढ़ावा का भुगतान तब तक करने में असमर्थता व्यक्त की जब तक वे उसकी वसूली पूर्व प्रभाव से करने में सक्षम नहीं होंगे। उन्होंने मज़दूरी बढ़ावा की वसूली के लिए लेवी की वसूली एमबीपीटी द्वारा या ट्रेड यूनियनों अथवा एमएएनएसए द्वारा किए जाने का प्रस्ताव किया।
- (ङ) एमबीपीटी ने जलयान एजेंटों तथा कंटेनर के साथ कई संयुक्त बैठकें आयोजित कीं। हालाँकि एमएएनएसए, करमाहोम कांफ़्रेंस और सीएसएलए के प्रतिनिधि बीएसए के प्रस्ताव का विरोध कर रहे हैं लेकिन अन्य कार्गो जैसे ब्रेक बल्क, ड्राई बल्क और लौह एवं इस्पात से जुड़े सदस्य पत्तन में कार्गो के निर्बाध प्रचालन के हित में पूरी तरह

बीएसए के प्रस्ताव के पक्ष में थे। तदनुसार एमबीपीटी ने एक परिपत्र जारी किया कि बीएसए द्वारा 15 मार्च, 2001 से संबंधित जलयान एजेंटों से अधिभार के रूप में राशि की वसूली की जाती है और बीएसए द्वारा रखे गए पृथक खाते में जमा कराई जाती है। इस राशि का उपयोग मज़दूरी बढ़ाया के भुगतान के लिए किया जाएगा और एक बार मज़दूरी बढ़ाया की पूरी वसूली हो जाने के बाद अधिभार तत्काल समाप्त कर दिया जाएगा।

- (घ) एमबीपीटी ने बीएसए के प्रस्ताव को केवल मंजूरी दी है क्योंकि बीडीएलबी की शक्तियाँ और कार्य-इस समय पत्तन प्राधिकारियों में निहित हैं। अतः प्रस्तावित अधिभार एमबीपीटी प्रशुल्क का भाग नहीं है।
- (छ) स्टीवडोर दरें सामान्यतया स्टीवडोरों द्वारा अलग-अलग संविदा के अधीन अपने प्रधानों से प्रभारित की जाती है और इसीलिए स्टीवडोर दरों को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के संवीक्षा क्षेत्र में नहीं रखा गया है।
- (ज) करमाहोम कांफ्रेंस ने अधिभार की वसूली के आधार पर मुंबई टीएचसी स्तरों में संशोधन किया है। इससे यह प्रमाणित होता है कि उनका यह तर्क बिल्कुल गलत है कि स्टीवडोरों को कंटेनरों की लदाई/उतराई की दरों के संबंध में कुछ छूट प्राप्त है।
- (झ) अधिभार की वसूली कोई नई चीज नहीं है। मले ही बीडीएलबी बना हुआ था तथापि उसे मज़दूरी संशोधन की बढ़ाया राशि की उस देनदारी के निर्वहन के लिए लेवी शुरू करनी ही पड़ती।
- (ञ) 'अधिभार' की वसूली प्रारंभ करने से यूनियन द्वारा प्रस्तावित अनिश्चितकालीन हड़ताल वापस ले ली गई है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से यह अनुरोध है कि वह पत्तन में कार्गो के निर्बाध प्रचालन के हित में इस अभ्यावेदन को खारिज कर दे और अनिश्चितकालीन हड़ताल को रोक दे।

#### मुंबई एवं न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएएनएसए)

- (i) एमबीपीटी ने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के उपर्युक्त लेवी को लंबित रखने के सुझाव पर अमल नहीं किया (यहाँ यह उल्लेखनीय है कि प्राधिकरण ने कभी भी एमबीपीटी को लेवी लंबित रखने का सुझाव नहीं दिया था। एमबीपीटी को केवल लेवी का भुगतान न करने के कारण जलयानों को सेवा देने से इंकार न करने का सुझाव दिया गया था।)।
- (ii) हमारे पास लेवी का भुगतान करने और अपना काम जारी रखने के अलावा और कोई विकल्प नहीं है जिससे सभी संबंधित सदस्यों को नुकसान/असुविधा कम से कम हो।

#### बंबई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचए)

- (i) एमबीपीटी द्वारा शिपिंग लाइनों से अधिभार की वसूली और लेवी तथा शिपिंग लाइनों द्वारा बदले में व्यापार से उसकी वसूली करना अप्रासंगिक और अनुचित है।
- (ii) पिछले ढाई दशक में शिपिंग लाइनों ने टीएचसी के रूप में भारी राशि की वसूली यह औचित्य देते हुए की है कि उन्हें पत्तन श्रमिकों को भारी राशि का भुगतान करना पड़ रहा है। अब ऐसा प्रतीत होता है कि शिपिंग कंपनियों ने एमबीपीटी श्रमिकों को उन्हें देय राशि से वंचित कर दिया है।
- (iii) शिपिंग लाइनें चूंकि स्टीवडोरों के साथ अलग-अलग संविदाएं करती हैं अतः श्रम प्रभारों में कोई कमी होने पर भुगतान करने की जिम्मेदारी उन्हीं की होती है परंतु उनके स्टीवडोरों द्वारा कम प्रभारों का भुगतान नहीं किया गया।
- (iv) हाल में शिपिंग लाइनों ने स्टीवडोरों के माध्यम से देय बढ़ाया का भुगतान करने का वचन देते हुए एमबीपीटी के साथ समझौते पर हस्ताक्षर किए थे परंतु अब वे अपने आश्वासन से पीछे हट रही हैं और अपनी देनदारी का भार इस व्यापार के कंधों पर डाल रही हैं।
- (v) शिपिंग लाइनों और उनके स्टीवडोरों को पत्तन श्रमिक देयों का भुगतान करना चाहिए और उसका भार इस व्यापार के कंधों पर नहीं डाला जाना चाहिए।

**कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)**

- (i) हम इस मामले में एमएनएसए की बात का समर्थन करते हैं।
- (ii) मज़दूरी समझौता करार के अनुसार 1 जनवरी, 1998 से जुलाई 2000 की अवधि की पर्यवेक्षक कर्मचारियों की (जो 1994 से स्टीवडोरों के यहाँ प्रतिनियुक्ति पर थे) बड़ी हुई मज़दूरी का भुगतान करने की ज़िम्मेदारी स्टीवडोरों की है।
- (iii) मज़दूरी वृद्धि के बारे में एमबीपीटी और यूनियन के बीच लंबे समय तक बातचीत चलती रही जिसकी जानकारी सभी को है। अतः स्टीवडोर यह दावा नहीं कर सकते कि उन्हें मज़दूरी में आसन्न वृद्धि की कोई जानकारी नहीं थी।
- (iv) स्टीवडोर स्व अधिकार से ग्राहकों/शिपिंग लाइनों से बड़ी हुई श्रम लागत की वसूली की माँग नहीं कर सकते। उनकी संविदा में ऐसा कोई खंड नहीं है, हालाँकि स्टीवडोर और शिपिंग लाइनों के बीच द्विपक्षीय दर वार्ता हो सकती है।
- (v) स्टीवडोर और पत्तन ने बार-बार इस बात पर जोर दिया है कि उस मज़दूरी बक्राया संशोधन की ज़िम्मेदारी स्टीवडोरों की है।
- (vi) एमबीपीटी ने स्टीवडोरों से अपनी देनदारी का निर्वहन करने का आग्रह करने के बजाय यह अनुमोदन किया है कि लेवी की वसूली पत्तन के भावी कारोबार से की जाए। उसने इस बात पर भी बल दिया है कि बीएसए को यदि लेवी का भुगतान नहीं किया जाता है तो कोई श्रमिक उपलब्ध नहीं कराए जाएंगे।
- (vii) स्टीवडोर मज़दूरी बक्राया के भुगतान के मामले का समाधान अपने श्रमिकों के साथ बातचीत करके खोजेंगे।

**भारतीय वाणिज्य मंडल (आईएमसी)**

उन्होंने बीएसए के विचारों का समर्थन किया है।

7.1 पत्तन प्रयोक्तओं की प्रतिनिधिक संस्थाओं से प्राप्त टिप्पणियों की प्रतियों प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में एमबीपीटी और एमएनएसए को भेजी गई।

7.2 बीसीएचए के अभिमतों के प्रत्युत्तर में एमबीपीटी द्वारा निम्नलिखित टिप्पणियाँ प्रस्तुत की गई :-

- (i) बीसीएचए का यह तर्क सही नहीं है कि अधिभार की वसूली और लेवी एमबीपीटी द्वारा की जाती है। एमबीपीटी तो जहाज़ पर्यंत श्रमिकों और पर्यवेक्षक कर्मचारियों की पूर्ण निर्धारित दरों पर आपूर्ति करने के लिए प्रभार वसूल करता है। अधिभार की वसूली बीएसए द्वारा शिपिंग लाइनों से की जा रही है।
- (ii) शिपिंग लाइनों द्वारा टीएचसी के रूप में भारी राशि की वसूली और स्टीवडोरों के यहाँ प्रतिनियुक्ति पर गए पर्यवेक्षक कर्मचारियों तथा संबद्ध कामगारों को मज़दूरी संशोधन बक्राया का भुगतान न करने के संबंध में दिए गए बीसीएचए के तर्क के बारे में संबंधित शिपिंग लाइनों से बात करनी होगी। ऐसा प्रतीत होता है कि बीसीएचए ने शिपिंग लाइनों द्वारा इस व्यापार से वसूल किए गए टीएचसी का उल्लेख किया है।
- (iii) स्टीवडोर द्वारा एमबीपीटी के साथ हस्ताक्षर किए गए करार की शर्तों के अनुसार इन पर्यवेक्षक कर्मचारियों की पूरी लागत, सीमांत लाभों और अन्य सुविधाओं की लागत का वहन और वसूली स्टीवडोर द्वारा की जानी थी। स्टीवडोरों को मज़दूरी संशोधन बक्राया के भार की पूरी जानकारी थी और इसीलिए उन्होंने मज़दूरी में आसन्न संशोधन की सूचना शिपिंग लाइनों को दी थी। ऐसा प्रतीत होता है कि स्टीवडोर द्वारा दरों का निर्धारण मज़दूरी में आसन्न संशोधन के प्रभाव पर विचार करने के बाद किया गया था।
- (iv) शिपिंग लाइनों ने स्टीवडोरों के साथ मिल-बैठकर इस मुद्दे को सुलझाने के बजाय परेषितियों से उसकी वसूली करने का निर्णय किया है। न तो स्टीवडोरों ने और न ही शिपिंग लाइनों ने मज़दूरी संशोधन बक्राया के संवितरण की कोई कार्रवाई शुरू की है जिससे पत्तन में अशांति बढ़ती जा रही है।

8. इस मामले में 22 जून, 2001 को एमबीपीटी में संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

**मुंबई एवं न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएनएसए)**

- (i) लेवी लगभग अनिवार्य हो गई है। ऐसा प्रतीत होता है कि एमबीपीटी द्वारा बीएसए की माँग का पूरा समर्थन किया जा रहा है।
- (ii) हमने एमबीपीटी द्वारा जलयानों को सेवाएँ देना बंद कर देने की कार्रवाई का विरोध किया। एमबीपीटी ने इसके बजाय स्टीवडोरों को सेवाएँ देना बंद कर दिया। इसका भी अप्रत्यक्ष रूप से जहाज़ों को सेवा देने से इंकार करने के समान ही प्रभाव पड़ेगा।
- (iii) एमबीपीटी इतना स्पष्ट रूप से कैसे कह सकता है कि लेवी की वसूली शिपिंग एजेंटों से की जानी चाहिए।

- (iv) परंपरा अनुसार ऐसे दावों का निपटान स्टीवडोर और शिपिंग लाइनों के बीच बातचीत द्वारा किया जाता रहा है।
- (v) मज़दूरी में संशोधन का क्रार पत्तनों और यूनियनों के बीच किया गया था। हम उसमें पक्षकार नहीं थे। हमें तो इसकी जानकारी भी नहीं है। हमें देयों के लिए जिम्मेदार कैसे ठहराया जा सकता है।
- (vi) यह केवल एमबीपीटी और स्टीवडोर के बीच हुई संविदात्मक व्यवस्था थी।
- (vii) स्टीवडोरों का कहना है कि उनके पास भुगतान करने के लिए कोई फ़ंड नहीं है। अमिक आंदोलन के दौरान एमबीपीटी ने एक बैठक बुलाई थी। उसमें आम सहमति हुई थी। फिर ऐसा कैसे हो सकता है ? एमएएनएसए या सीएसएलए पृथक संविदाओं द्वारा नियमित किए जाने वाले मुद्दे पर शिपिंग लाइनों की ओर से वधनबद्ध कैसे हो सकते हैं?
- (viii) 30 अक्टूबर, 2000 को हुई संयुक्त बैठक के कार्यवृत्त में स्पष्ट उल्लेख है कि कुछ स्टीवडोरों ने स्वयं ही अपनी देनदारी स्वीकार की है।
- (ix) यदि स्टीवडोरों के साथ हुए हमारे क्रार में वृद्धि का कोई खंड नहीं है तो कुछ भी अतिरिक्त भुगतान करने का हमारा दायित्व होने का तो कोई प्रश्न ही नहीं उठता।
- (x) यदि एमबीपीटी ने कड़ा रुख अपनाया होता और स्टीवडोरों को सेवाएँ बंद करने पर धमकी दी होती है तो उन्होंने इसका भुगतान ज़रूर किया होता। दुर्भाग्य से पत्तन ने दुलमुल रवैया अपनाया जिसके कारण स्टीवडोरों ने अपनी देनदारी का भार शिपिंग लाइनों के कंधों पर डाल दिया है।
- (xi) एजेंट जैसा कि बताया गया है, कैसे सहमत हो सकते हैं। ऐसे भी एजेंट हैं जो स्टीवडोर भी हैं। इसीलिए उन्हें इस पर सहमत होना सुविधाजनक लगा है।
- (xii) एमबीपीटी का कहना है कि उसने 'सुविधादाता' के रूप में कार्य किया है। यह सुविधादाता की जिम्मेदारी है कि वह किसको और क्या सुविधा दे। शिपिंग लाइनों और स्टीवडोरों के बीच पत्तन हस्तक्षेप कैसे कर सकता है।
- (xiii) 'आम सहमति' का प्रश्न कहीं उठता है। हमने पत्तन द्वारा बुलाई गई इन बैठकों में भी भाग लेने में रुचि नहीं ली क्योंकि ये केवल स्टीवडोरों के हित में बुलाई गई थी।
- (xiv) बीएसए स्टीवडोरों से लेवी लेने से इंकार करता है। वे केवल एजेंटों से लेवी लेना चाहते हैं। मज़दूर यूनियनों भी शिपिंग लाइनों द्वारा भुगतान किए जाने की बात कर रहा है। यह तो खुली दादागिरी है।
- (xv) अलग-अलग स्टीवडोरों का अलग-अलग शिपिंग लाइनों से बात करना एक अलग बात है और पत्तन के लिए सभी पक्षों के साथ सामूहिक रूप से बात करना बिल्कुल ही अलग बात है।
- (xvi) विगत में हमने 'बक्राया' का भुगतान किया था परंतु टीएचसी में वृद्धि केवल भावी आधार पर की गई थी। यदि स्टीवडोर दरें बढ़ेंगी तो यह स्वाभाविक है कि टीएचसी में भी वृद्धि होगी।
- (xvii) एमबीपीटी इस मामले में जल्दी न करके और सेवाएँ देने से इंकार न करके प्राधिकरण को इससे अवगत करा सकता था परंतु उसने अपने 15 मार्च, 2001 के पत्र का अनुसरण किया। हमारा विवाद एमबीपीटी के प्राधिकरण को प्रस्तुत किए गए वक्तव्य से है।
- (xviii) एमबीपीटी निश्चित ही धुककर्ता स्टीवडोरों की काली सूची बना सकता है। शिपिंग लाइनों को इससे कोई आपत्ति नहीं होगी। परंतु जब सभी स्टीवडोर धुककर्ता हों तो क्या हो सकता है?
- (xix) एमबीपीटी के स्टीवडोरों के लाइसेंस रद्द कर देने चाहिए और नये नये स्टीवडोरों को पंजीकृत करना चाहिए।
- (xx) 1 जनवरी, 1998 से आज तक स्टीवडोरों ने 400 करोड़ रुपये से भी अधिक का कारोबार किया है। क्या वे 16 या 17 करोड़ रुपये की देनदारी का निर्वहन नहीं कर सकते।
- (xxi) एमएएनएसए ने किसी भी पूर्व प्रमावी भुगतान का समर्थन नहीं किया है। ऐसी परंपरा ही नहीं है।
- (xxii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अलग-अलग एजेंटों या स्टीवडोरों की प्रभालन लागत की जाँच नहीं करनी चाहिए (न ही वह कर सकता है)। यह अव्यावहारिक और अनावश्यक होगा।

#### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) यह पूरी तरह स्टीवडोरों और लाइनों के बीच हुई संविदाओं का सीधा-सादा मामला है। एमबीपीटी शिपिंग एजेंटों पर देनदारी का भार डालने का परिपत्र कैसे जारी कर सकता है ?
- (ii) और अधिक स्टीवडोरों को लाइसेंस दिए जाने चाहिए। 32 मिलियन टन यातायात का प्रहस्तन करने वाले एमबीपीटी जैसे महापत्तन में केवल 14 स्टीवडोर हों (जो अब घटकर 12 रह गए हैं) यह ठीक नहीं है। एमबीपीटी ने आगे बढ़ने के लिए कभी प्रतिस्पर्धा नहीं की।
- (iii) शिपिंग लाइनों को अपनी मर्जी से स्टीवडोर नहीं बदलने चाहिए। उन्हें 'बंद दुकान' की तरह काम करना चाहिए।
- (iv) हमारे यहाँ 'नियंत्रित कीमत' व्यवस्था नहीं है। हम आकस्मिक 'बक्राया' देनदारियों को स्वीकार नहीं कर सकते।
- (v) यह 'लाइसेंस व्यवस्था' है जो पूरी तरह एमबीपीटी के नियंत्रण में रही है।
- (vi) शिपिंग लाइनों और स्टीवडोरों के बीच जैसे ही संविदा का निष्पादन हो जाता है वैसे ही बक्राया, वृद्धि आदि के भुगतान का मामला उनके बीच का मामला बन जाता है। पत्तन की उसमें कोई भूमिका नहीं होती।



- (vii) यदि इस पत्तन में इसकी अनुमति दी जाती है तो अन्य पत्तनों में भी समस्याएँ खड़ी हो जाएँगी। इससे गलत उदाहरण बन जाएगा।

#### बंबई स्टीवडोर एसोसिएशन लि0 (बीएसए)

बीएसए ने इस मामले में एक और संयुक्त सुनवाई किए जाने की वकालत की जिससे उसमें उनका विधिक परामर्शदाता (काउंसलर) उनकी ओर से बहस करने के लिए उपस्थित हो सके।

#### मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

- (i) एमबीपीटी श्रमिकों की आपूर्ति करता है और उसके लिए प्रभार वसूल करता है परंतु पर्यवेक्षक कर्मचारियों का मामला भिन्न है। वे स्टीवडोरों के यहाँ प्रतिनियुक्ति पर थे जो उनकी मज़दूरी आदि का भुगतान करते थे। एमबीपीटी को इस मामले में कुछ नहीं करना है क्योंकि यह प्रशुल्क का मामला नहीं है।
- (ii) एमएएनएसए यह रवैया अपना सकता है कि "हमारी गतिरोध दूर करने में कोई रुचि नहीं है।" परंतु हम ऐसा नहीं कर सकते। यदि हम ऐसा करेंगे तो पत्तन का प्रचालन बंद हो जाएगा।
- (iii) हमें सुविधा प्रदान करनी पड़ेगी। कुछ प्रमुख पोतयणिकों (जैसे धर्मसी मोरारजी, आर्नेट आदि) ने स्थिति की गंभीरता को समझा और भुगतान करने के लिए सहमत हो गए। परंतु प्रश्न यह है कि आम सहमति कैसे बनाई जाए।
- (iv) केवल 14 (10+4) स्टीवडोरों को ही लाइसेंस देने का निर्णय एमबीपीटी का नहीं था। इसका निर्णय उच्चतम न्यायालय द्वारा किया गया था।
- (v) तथ्यों की दृष्टि से यह सही नहीं है कि शिपिंग एजेंट/लाइनें बीच में स्टीवडोर नहीं बदल सकती। 'बंद दुकान' जैसे कोई स्थिति नहीं है। बीएसए की ओर से कोई बाधा नहीं है।
- (vi) 15 मार्च, 2001 के बाद हमने एक और पत्र भेज कर स्थिति को पूरी तरह स्पष्ट कर दिया था। यह पत्र हमने 17 अप्रैल को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को जो कुछ कहा उसी के अनुसरण में है।
- (vii) हमने भले ही कुछ भी हो लेकिन मज़दूर यूनियन तब तक सेवा प्रदान नहीं करेगी जब तक बक्राया का भुगतान नहीं कर दिया जाता।
- (viii) कृपया 24 जुलाई, 2000 को हुई बैठक के कार्यवृत्त का अवलोकन करें तथा 1991 का क्रार देखें। उसमें बक्राया की वसूली आदि के लिए स्टीवडोरों के बीच कर्मचारियों को पुनः नियुक्त करने के कई प्रावधान हैं।  
यह केवल व्यावहारिक दृष्टिकोण है। न्यायालय ने भी इस बात को स्वीकार किया है।
- (ix) यह देयों की वसूली न किए जाने का मामला नहीं है। यह तो मज़दूरी में पूर्व प्रभावी संशोधन के कारण बक्राया होने का मामला है।
- (x) अन्य पत्तनों में संभावना के आधार पर डीएलबी 'लेवी' माध्यम है और वे संभावना के आधार पर 'अतिरिक्त' प्रभार वसूल करते हैं। परंतु एमबीपीटी में डीएलबी मज़दूर नहीं हैं।

#### बंबई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचए)

- (i) हमारे पास भी मज़दूर थे। हम देनदार थे। हमने भुगतान किया। इसी प्रकार बीएसए को भी करना चाहिए।
- (ii) एमबीपीटी को लाइसेंस देते समय स्टीवडोरों से बैंक गारंटी लेनी चाहिए थी जिससे उन्हें प्रतिबद्धताओं का पालन करने के लिए बाध्य किया जा सकता। उन्होंने ढील बरती है।
- (iii) एमएएनएसए का कहना है कि शिपिंग लाइनों/एजेंटों के प्रति मी. टन आधार पर भुगतान करना चाहिए। स्टीवडोर पत्तन को कितना भुगतान करते रहे हैं ? पत्तन ने इसी प्रकार की चूक संचित करते रहने की छूट क्यों दी ? महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को विस्तार से छानबीन करनी चाहिए।
- (iv) एमबीपीटी को स्टीवडोरों की देनदारी की वसूली के लिए उनकी संपत्ति कुर्क करने की कानूनी कार्यवाही करनी चाहिए।

9. संयुक्त सुनवाई में बीएसए ने अपने मामले को प्रस्तुत करने का एक और अवसर दिए जाने के लिए अम्यावेदन प्रस्तुत किया। बीएसए के अनुरोध को स्वीकार करके जुलाई, 2001 में एक और संयुक्त सुनवाई करने का निर्णय किया गया। एमएएनएसए ने भी संयुक्त सुनवाई में दो लिखित निवेदन प्रस्तुत किए और एक लिखित निवेदन 27 जून, 2001 को प्रस्तुत किया।

10.1 22 जून, 2001 को हुई संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार 13 जुलाई, 2001 को एमबीपीटी में एक और संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

**बंबई स्टीवडोर्स एसोसिएशन लि0 (बीएसए) (विधिक परामर्शदाता के माध्यम से)**

- (i) यह कानूनीयत का मामला नहीं है। इसका समाधान सहयोग की भावना से करना होगा।
- (ii) बीडीएलबी लेवी का भार अंततः परेषिती को भुगताना पड़ता है, भले ही उसकी वसूली कोई भी करे।
- (iii) जब यदि डीएलबी मज़दूरी का भुगतान नहीं कर सकता तो उसका भुगतान पत्तन न्यास को करना पड़ेगा। यह बात बंबई उच्च न्यायालय में दायर रिट याचिका में कही गई थी। उच्च न्यायालय निर्णय लेना नहीं चाहता था और उसने सभी संबंधित सदस्यों द्वारा बातचीत के माध्यम से समाधान करने की सिफारिश की। तब सभी संबंधित सदस्यों ने विचार-विमर्श किया और सभी डीएलबी कामगारों को पत्तन मज़दूर के रूप में आमेलित कर लेने का फैसला किया।
- (iv) पर्यवेक्षक कर्मचारियों को डीएलबी से स्टीवडोर्स के पास प्रतिनियुक्ति पर भेज दिया गया। यह 'विलय' से पूर्व की स्थिति थी। ये भी बीडीएलबी को एमबीपीटी के साथ विलय होने से पत्तन के कर्मचारी बन गए।
- (v) यदि किसी स्टीवडोर ने दुकान बंद कर दी थी तो उनके यहाँ प्रतिनियुक्ति कर्मचारियों को दूसरे स्टीवडोर्स ने अपने यहाँ यथानुपातिक आधार पर (प्रतिनियुक्त कर्मचारियों के रूप में) आमेलित कर लिया। इससे उस मामले के पूरी घटनाक्रम में अपनाई गई मैत्री/सौहार्द की भावना का पता चलता है।
- (vi) मज़दूरी में संशोधन हमेशा विलंब से किया जाता है और इसीलिए हमेशा 'बक्राया' का भुगतान करना पड़ता है।
- (vii) जब तक डीएलबी था, उसने बक्राया का भुगतान किया। डीएलबी ने लेवी में वृद्धि केवल संभावित भार के लिए नहीं की बल्कि बक्राया के लिए भी की।
- (viii) जब कोई डीएलबी नहीं है तो बक्राया का भुगतान कौन करेगा ? निस्संदेह यह मामला स्टीवडोर और शिपिंग लाइनों के बीच का मामला है।
- (ix) पत्तन ने मज़दूरी संशोधन में विलंब करके यह समस्या खड़ी की है। अब यह कैसे कहा जा सकता है कि इसके लिए स्टीवडोर देनदार है, भुगतान करो, या फिर हम लाइसेंस रद्द कर देंगे ? यह कैसा कारोबार किया जा रहा है ?
- (x) यदि स्टीवडोर अपना कारोबार बंद कर लेते हैं तो यूनियन मज़दूरी के बक्राया की माँग पत्तन से करेगी। अंततः पत्तन को भुगतान करना ही पड़ेगा।
- (xi) बीएसए प्रमाणित कर देगा कि भविष्य में होने वाली देनदारी की वसूली करने के लिए स्टीवडोर दरों में कोई 'अस्थायी' वृद्धि नहीं की गई।
- (xii) यदि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने इन सेवाओं के लिए कोई दर निर्धारित की होती तो हमने भी मज़दूरी बक्राया की देनदारी के लिए उसमें विशेष वृद्धि की होती। दुर्भाग्य से प्राधिकरण ने कोई दर निर्धारित नहीं की अतः कोई भी विकल्प उपलब्ध नहीं है।
- (xiii) किसी न किसी को तो भुगतान करना ही पड़ेगा क्योंकि यूनियन द्वारा हड़ताल की धमकियाँ बढ़ती जा रही हैं। हमने अपनी निधि से 50% का भुगतान किया है। हमने अभी तक शिपिंग लाइनों से 50% की अपेक्षा नहीं की है।
- (xiv) एमएएनएसए का कहना है कि स्टीवडोर्स को प्रत्येक शिपिंग लाइन से बात करनी चाहिए लेकिन उन स्टीवडोर्स का क्या होगा जो अपनी दुकानें बंद करके जा चुके हैं। उनकी देनदारी का वहन कौन करेगा?
- (xv) पत्तन न्यास, यूनियन, शिपिंग लाइनों और स्टीवडोर्स के हित को ध्यान में रखना होगा। हमने समग्र जहाज़रानी उद्योग की स्थिति पर विचार किया है।

**भारतीय वाणिज्य मंडल (आईएमसी)**

यदि स्टीवडोर्स और शिपिंग लाइनों की 'आम सहमति' से निर्णय लिया जाए तो जहाज़रानी व्यापार पर हमेशा की तरह भार पड़ेगा। हमें भी उसमें शामिल होना होगा।

**मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)**

हमारा पूर्व निर्णय तम्रार द्वारा आयोजित बैठक में भाग लेने वाले सभी शिपिंग एजेंटों और स्टीवडोर्स की आम सहमति पर आधारित था। यदि दूसरी सदस्यों ने उसमें भाग नहीं लिया तो हम क्या कर सकते हैं ?

10.2 संयुक्त सुनवाई में बीएसए ने 10 अगस्त तक का और समय माँगा जिससे आम सहमति के प्रस्ताव पर एमबीपीटी, एमएएनएसए, आईएमसी तथा अन्य संबंधित सदस्यों के साथ और विचार-विमर्श किया जा सके। बीएसए के इस प्रस्ताव का चूँकि किसी ने भी विरोध नहीं किया अतः तदनुसार उन्हें माँगा गया समय दे दिया गया।

10.3 बीएसए और एमएएनएसए ने संयुक्त सुनवाई में और भी लिखित निवेदन प्रस्तुत किए।

11.1 इस मामले में 13 अगस्त, 2001 को एमबीपीटी में पुनः सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में बीएसए ने सभी संबंधित पक्षकारों द्वारा संयुक्त रूप से तैयार किए गए विवरण का प्रारूप प्रस्तुत किया। विचार-विमर्श के बाद निम्नलिखित निर्णय किए गए :-

- (i) आईएमसी के अनुरोध के अनुसार बीएसए द्वारा 'प्रारूप' में संशोधन करके केवल यह प्रावधान जोड़ा जाएगा कि शिपिंग लाइनें 'विशेष दर' प्रभारित करेंगी जिससे सामान्य कार्गो यातायात, जिस पर कोई अतिरिक्त प्रभार नहीं लिया जाता, 'प्रारूप' के प्रावधान से प्रभावित न हो।
- (ii) सीएसएलए ने विवरण पर हस्ताक्षर करने से पहले अपने सदस्यों के साथ 'प्रारूप' को मंजूरी देनी होगी।
- (iii) एमएनएसए की यह अभिप्राय शामिल करने का खंड जोड़ा जाएगा कि उन्होंने परेषितियों से 'अतिरिक्त लागत' वसूल करने के लिए टीएचसी में कोई परिवर्तन नहीं किया है।
- (iv) इस आशय के शपथपत्र प्रस्तुत किए जाएंगे कि स्टीवडोरो ने मजदूरी में वृद्धि की संभावना से किसी 'अतिरिक्त प्रभार' की वसूली नहीं की है। केवल बीएसए द्वारा सौझा शपथपत्र प्रस्तुत करने के बजाय प्रत्येक स्टीवडोर अपना-अपना शपथपत्र प्रस्तुत करेंगे। यह काम तीन दिन में कर लिया जाएगा।
- (v) इस प्रकार संशोधित संयुक्त विवरण को औपचारिक रूप से प्रस्तुत करने से पहले उस पर सभी सदस्य हस्ताक्षर करेंगे।
- (vi) एमबीपीटी ने कहा है कि वह इस राशि की भविष्य में वसूली करने के लिए 'विशेष दर' का प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं कर सकता। परंतु एमबीपीटी को प्रशुल्क का प्रचालन करने में यदि प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित हो तो कोई आपत्ति नहीं होगी।
- (vii) इस प्राधिकरण का निर्णय 31 अगस्त, 2001 को लिया जाएगा। इस बीच बीएसए द्वारा 'राशि' की वसूली को 1 सितम्बर, 2001 तक के लिए रोक दिया जाएगा।

11.2 बीएसए द्वारा प्रस्तुत 'प्रारूप' से पता चलता है कि निम्नलिखित सर्वसम्मत प्रस्ताव 9 अगस्त, 2001 को सभी संबंधित सदस्यों के बीच विचार-विमर्श किए जाने के बाद तैयार किया गया था :-

- (i) पत्तन द्वारा 15 मार्च, 2001 से सभी कार्गो पर निम्नलिखित अनुसार विशेष लेवी लगाए जाने की अनुमति दी जाए :-

क्र.सं.	कार्गो का टाइप	विशेष लेवी की दर
(क)	कंटेनर	200.00 रुपए प्रति बॉक्स
(ख)	ब्रेक बल्क	25.00 रुपए प्रति मी. टन
(ग)	बल्क	12.50 रुपए प्रति मी. टन
(घ)	लौह एवं इस्पात	20.00 रुपए प्रति मी. टन
(ङ)	बोरीबंद कार्गो	10.00 रुपए प्रति मी. टन

- (ii) मुंबई पत्तन न्यास द्वारा यह लेवी उस समय तक के लिए लगाई जाएगी जब तक 2 अगस्त, 2000 को हुए द्विपक्षीय मजदूरी समझौते के कारण बढ़ी हुई मजदूरी और अन्य भत्तों की बकाया राशि के भुगतान के लिए 17.50 करोड़ रुपए की राशि की वसूली नहीं हो जाती और 17.50 करोड़ रुपए की प्राप्ति होने पर यह लेवी प्रभावी नहीं रहेगी।
- (iii) बीएसए द्वारा लेवी लगाने और उसकी वसूली के संबंध में 12 मार्च 2001 के मुंबई पत्तन न्यास के निदेश को आह्वित कर लिया जाएगा और उक्त अधिसूचना के अधीन बीएसए द्वारा वसूल की गई राशि को 17.50 करोड़ रुपए में विनियोजित कर दिया जाएगा।
- (iv) इस राशि के लिए और बीएसए द्वारा पहले वसूल की गई राशि के लिए एक पृथक खाता खोला जाएगा और इस राशि का उपयोग केवल उक्त बकाया राशि के भुगतान के लिए ही किया जाएगा।
- (v) वसूली और भुगतान का लेखा एमबीपीटी और बीएसए के बीच संयुक्त रूप से और उस सीमा तक खोला जाएगा कि पर्यवेक्षक कर्मचारियों और संबद्ध कामगारों को एसोसिएशन के सदस्यों द्वारा अग्रिम भुगतान किया जाएगा और भविष्य में भी किए जाने की संभावना हो, वसूल की गई राशि का उपयोग बीएसए के माध्यम से उक्त सदस्य को प्रतिपूर्ति करने के लिए किया जाएगा।
- (vi) यह स्पष्ट किया जाता है कि अचानक उत्पन्न हुई इस अभूतपूर्व स्थिति का समाधान करने की इस व्यवस्था के संबंध में शिपिंग लाइनों के बीच हुई सहमति का यह अर्थ नहीं लिया जाना चाहिए कि शिपिंग लाइनों और एजेंटों तथा उनके प्रचालन संविदाकारों एवं उपसंविदाकारों के बीच संविदात्मक संबंध में हस्तक्षेप करने की अनुमति देने की रियायत दी गई है।
- (vii) सभी पक्षकारों ने यह सहमति व्यक्त की है कि कोई पूल न होने के कारण यह अभूतपूर्व स्थिति उत्पन्न हुई और यह भी कि सभी संबंधित पक्षकारों के बीच सौहार्दपूर्ण ढंग से की गई इस व्यवस्था को किसी भी पक्षकार द्वारा भविष्य में किसी

भी समय उदाहरण के रूप में न तो उद्धृत किया जाएगा, न उसका उल्लेख किया जाएगा और न ही उसका आश्रय लिया जाएगा।

(viii) शिपिंग लाइनें कार्गो से वसूल लेवी से अधिक राशि की वसूली नहीं कर सकतीं।

12. बीसीएचए ने एक और अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है और उसके साथ एमएनएसए एवं करमाहोम कांग्रेस द्वारा जारी व्यापारिक सूचनाओं की प्रतियाँ संलग्न की हैं। बीसीएचए ने उल्लेख किया है कि शिपिंग लाइनें बार-बार टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों (टीएचसी) को संशोधित करती रही हैं हालाँकि वह वहन की गई राशि की वास्तविक लागत नहीं थी और अतिरिक्त देयों की वसूली करती रही हैं जो कि अनुचित है। उन्होंने ऐसे अन्य विभिन्न प्रभारों की प्रतियाँ भी संलग्न की हैं जो स्टीमर एजेंटों द्वारा जहाजरानी उद्योग को विश्वास में लिए बिना समय-समय पर एकपक्षीय रूप से लगाए और संशोधित किए जाते रहे हैं।

13. सीएसएलए ने सूचित किया है कि इस मुद्दे पर 14 अगस्त, 2001 को हुई बैठक में उसके सदस्यों द्वारा विचार-विमर्श करके यह निर्णय किया गया कि बीएसए द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया जाए। परंतु सीएसएलए ने इस संबंध में निम्नलिखित मुद्दे उठाए :-

- (i) यह स्पष्ट होना चाहिए कि यह समाधान केवल एमबीपीटी में उत्पन्न स्थिति के संबंध में है और इसे सामान्य उदाहरण के रूप में न तो उद्धृत किया जाएगा और न ही समझा जाएगा।
- (ii) एमबीपीटी द्वारा लगाए गए प्रभार टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार से पूरी तरह पृथक होंगे।
- (iii) यह प्रतिबंध कि एमबीपीटी ने जहाजरानी व्यापार से इस प्रभार को इस प्रभार की वसूली शिपिंग लाइनों पर डालने का अनुरोध किया है, हटाया जाना चाहिए और जहाजरानी उद्योग से वसूली करने का विकल्प शिपिंग लाइनों पर छोड़ देना चाहिए।
- (iv) इसका शिपिंग लाइनों की इस सामान्य स्थिति पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा कि प्राधिकरण को टीएचसी पर निर्णय लेने की शक्ति नहीं दी गई है।
- (v) शिपिंग लाइनें भी इस बात से चिंतित हैं कि मजदूरी में पूर्व-प्रभावी वृद्धि का भार ग्राहकों अर्थात् शिपिंग लाइनों और अंततः आयातकों एवं निर्यातकों पर डालने का प्रयास किया गया है।

14. 13 अगस्त, 2001 को हुई संयुक्त बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार, 11 स्टीवडोरों ने जो बीएसए के सदस्य हैं, शपथ पत्र प्रस्तुत किए हैं। यह सभी शपथ पत्र एक जैसे हैं केवल संबंधित स्टीवडोरों द्वारा वेतन एवं मजदूरी के बकाया के लिए किए गए भुगतान और उक्त लेवी/अधिभार से अब तक वसूल की गई राशि के आँकड़े अलग-अलग हैं। स्टीवडोरों ने अपने शपथ पत्रों में निम्नलिखित आश्वासन दिए हैं :-

- (i) दरों का उल्लेख करते समय उन्होंने अपने यहाँ प्रतिनियुक्त पर्यवेक्षक कर्मचारियों और संबद्ध कामगारों की मजदूरी में हुई किसी भी वृद्धि या अन्य पारिश्रमिकों को ध्यान में नहीं रखा है।
- (ii) उन्होंने किसी भी दर में 2 अगस्त, 2000 को हुए मजदूरी वार्ता करार से उत्पन्न मजदूरी बकाया में वृद्धि को शामिल करने या 1-1-1998 से 31-7-2000 की अवधि के लिए मजदूरी के बकाया का भुगतान करने का कोई वचन नहीं दिया है।
- (iii) उन्होंने ऐसी किसी वृद्धि के लिए कोई छूट नहीं दी है।

15. मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) यह मामला एमबीपीटी से स्टीवडोरों के यहाँ प्रतिनियुक्त पर्यवेक्षक कर्मचारियों तथा कामगारों को मजदूरी की बकाया राशि के भुगतान के बारे में विवाद से संबंधित है। सच कहा जाए तो यह मामला संबंधित शिपिंग लाइनों और स्टीवडोरों के बीच संविदात्मक समझौते से संबंधित है। इस मामले में हमारी संलिप्तत पत्तन प्रचालनों में कोई तोड़-फोड़ न होने देने के संबंध में समग्र विचार करने के बारे में रही है।
- (ii) इस बारे में कोई विवाद नहीं है कि संबंधित कर्मचारी/कामगार एमबीपीटी के कर्मचारी हैं उन्हें संबंधित स्टीवडोरों के यहाँ प्रतिनियुक्ति पर भेजा गया था और उक्त मजदूरी बकाया का भार वहन करने की जिम्मेदारी स्टीवडोरों की है।
- (iii) अब तक 20 में से 9 स्टीवडोर अपना काम बंद कर चुके हैं। ऐसी स्थिति में उनसे बकाया की वसूली केवल खींच-तान करके सिविल कार्यवाही करके की जा सकती है। अन्य 11 स्टीवडोरों ने भी जो अभी तक कारोबार जारी रखे हुए हैं, कड़ा रुख अपनाया हुआ है कि वे यह भुगतान नहीं कर सकते क्योंकि एमबीपीटी से कोई अग्रिम सूचना न मिलने से उन्होंने संबंधित शिपिंग लाइनों से (बकाया के लिए) किसी अतिरिक्त प्रभार की वसूली नहीं की है।

इस बीच प्रभावित कर्मचारियों ने बकाया का शीघ्र भुगतान किए जाने के लिए आंदोलन शुरू कर दिया। पत्तन के सहज प्रचालन में बाधा पड़ने की आशंका से एमबीपीटी ने सभी संबंधित सदस्यों के साथ व्यापक विचार-विमर्श करने के बाद ऐसी व्यवस्था अनुमोदित कर दी जिसके तहत बंबई स्टीवडोर एसोसिएशन (बीएसए) एमबीपीटी के लिए देनदारी का निर्वहन करने हेतु निधि जुटाने के लिए शिपिंग लाइनों पर 'विशेष प्रभार' की वसूली शुरू करेगा।

- इस व्यवस्था के तहत यह समझौता हुआ था कि जब तक बीएसए इस प्रकार निधि जुटाना शुरू न करे तब तक वे एमबीपीटी से मजदूर नहीं लेंगे और जब तक शिपिंग लाइनें इस प्रकार वसूल किए गए अतिरिक्त प्रभार का भुगतान न कर दें तब तक वे स्टीवडोर सेवाएँ प्राप्त नहीं करेंगे।
- (iv) एमएनएसए ने इस व्यवस्था से संबंधित एमबीपीटी के परिपत्र के खिलाफ अभ्यावेदन दिया है। उनका तर्क है कि मजदूरी बकाया के भुगतान की जिम्मेदारी स्टीवडोरों की है जिसे विशेष लेवी लेकर शिपिंग लाइनों पर अंतरित नहीं किया जा सकता और एमबीपीटी द्वारा शिपिंग लाइनों को ऐसा भुगतान करने के लिए बाध्य करना उचित नहीं है जिसकी वसूली कानूनन स्टीवडोरों से की जानी चाहिए। एमएनएसए की याचिका का आशय यह है कि यह मामला 'पॉल की मदद करने के लिए पीटर के घर डाका डालने' जैसा विशिष्ट मामला है।
- (v) एमबीपीटी के लिए यह उचित होगा कि वह अपने बकाया की वसूली के लिए स्टीवडोरों के विरुद्ध कार्रवाई करे। इस प्रयोजन से वे स्टीवडोरों को मजदूरों की आपूर्ति करने से इंकार कर सकते हैं या फिर उनके लाइसेंस निलंबित/रद्द करने की भी कार्रवाई कर सकते हैं। यह प्राधिकरण ऐसा कोई कार्य रोकने के लिए हस्तक्षेप नहीं कर सकता। अतः एमएनएसए की याचिका पर विचार केवल इसलिए किया गया कि जलयानों को सेवाएँ देने से इंकार करने के कारण पत्तन स्थिति को बिगड़ने नहीं देना चाहता था। एमबीपीटी को इस बात का श्रेय जाता है कि उसने इस प्राधिकरण को तत्काल यह आश्वासन दिया कि पत्तन द्वारा जलयानों को सेवाएँ देने से इंकार नहीं किया जाएगा।
- (vi) इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई सूचना और 22 जून, 2001 को हुई संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों से यह स्पष्ट है कि स्टीवडोरों ने मजदूरी बकाया के भुगतान के लिए शिपिंग लाइनों से कोई प्रभार वसूल नहीं किया। एमबीपीटी ने भी इस स्थिति को प्रभावित करने के लिए उनके दस्तावेजों का सत्यापन किया और बकाया का भुगतान न करने के कारण मजदूरों का असंतोष बढ़ता जा रहा था जिसका समाधान पत्तन को गंभीरतापूर्वक निकालना था। इस परिप्रेक्ष्य में हमारा हस्तक्षेप कोई निर्णय लेने के बजाय समझौते के लिए मंच प्रदान करने के लिए अधिक था।
- (vii) एमएनएसए द्वारा लगाए गए आरोप की दृष्टि से यह मामला 'पॉल की मदद करने के लिए डाका डालने' जैसा होगा। परंतु यह बात स्वीकार करनी ही होगी कि पत्तन के किसी भी सामान्य प्रचालन में इस प्रकार की स्थिति उत्पन्न होना अपरिहार्य है। इस प्राधिकरण ने भी उस समय इस संभावना को स्वीकार किया था जब उसने कलकत्ता पत्तन न्यास (सीपीटी) को इसी प्रकार की मजदूरी बकाया देनदारी का निवर्हन करने के लिए स्थापित निलंब लेख (एसक्रो) निधि में राशि क्रेडिट करने हेतु विशेष दर प्रभारित करने के लिए प्राधिकृत किया था और जब बूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) को चट्टान कर्षण की लागत चुकाने के लिए स्थापित निलंब लेख निधि में राशि क्रेडिट करने हेतु विशेष दर प्रभारित करने के लिए प्राधिकृत किया था। ऐसी स्थिति में और इस बात को ध्यान में रखकर कि इस मामले में ऐसी कोई व्यवस्था करने से स्टीवडोरों को कोई अनुचित लाभ नहीं पहुंचेगा, मजदूरी बकाया दावे के निपटान के लिए 17.50 करोड़ रुपये की राशि वसूल करने के लिए सौहार्दपूर्ण व्यवस्था बनाने का प्रयास किया गया है।
- (viii) एमएनएसए का ही आपत्ति मजदूरी बकाया दावे के निपटान के लिए भुगतान करने के बारे में नहीं है। उसकी आपत्ति तो केवल बीएसए द्वारा इस प्रयोजन से 'विशेष प्रभार' की वसूली करने के संबंध में है क्योंकि इसकी निर्विवाद प्रतिपूर्ति उनके मालिकों द्वारा स्वीकार कर ली जाएगी इसकी संभावना नहीं लगती। एमएनएसए को एमबीपीटी द्वारा इस प्रयोजन से इसे 'विशेष प्रभार' की औपचारिक रूप से प्राधिकृत लेवी के बारे में कोई आपत्ति नहीं है क्योंकि इस प्रकार की औपचारिक लेवी को आसानी से पोतवणिकों पर अंतरित किया जा सकता है।
- (ix) सीएसएलए ने भी इसी स्थिति को स्वीकार किया है परंतु इस समझौते के अधीन कि प्रस्तावित समाधान विशेष रूप से एमबीपीटी में इसी मामले के संबंध में है, विशेष प्रभार टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार से बिल्कुल अलग होंगे और शिपिंग लाइनों को यह विशेष प्रभार जहाजरानी व्यापार से वसूल करने की पूरी छूट होगी।
- (x) बीसीएचए ने इस मामले में विवाद के समाधान के लिए अपनाए गए समग्र दृष्टिकोण से सहमति व्यक्त करते हुए भी एमएनएसए और करमाहोम कांग्रेस द्वारा जारी प्रभारों के बार-बार और मनमुताबिक संशोधन से संबंधित व्यापारिक सूचनाओं की प्रतियाँ इस बात को स्पष्ट करने के लिए प्रस्तुत की हैं कि शिपिंग/स्टीमर एजेंटों और लाइनों से संभवतः मजदूरी बकाया की देनदारी के लिए पहले ही व्यापारिक भुगतान से वसूली कर ली होगी। यहाँ यह बात स्मरण रखनी होगी कि यह केवल बीसीएचए की आशंका है और इसे संभावना के रूप में अभिव्यक्त किया गया है। स्टीवडोरों द्वारा शपथ लेकर यह इंकार करने पर कि उन्होंने ऐसी पहले से कोई वसूली नहीं की है, इस स्थिति को एमबीपीटी द्वारा सत्यापन करने के बाद प्रमाणित भी किया गया, इस प्राधिकरण के लिए ऐसी आशंकाओं पर विश्वास करना संभव नहीं होगा। महत्वपूर्ण बात तो यह है कि इन आशंकाओं के प्रमाणीकरण से स्टीवडोरों के शपथ पत्रों का कोई विशेष खंडन भी नहीं किया गया है।

इस संदर्भ में यह भी उल्लेखनीय है कि एमएनएसए ने स्पष्ट रूप से यह पुष्टि की है कि उसने परेषितियों से 'अतिरिक्त लागत' वसूल करने के लिए टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों में कोई परिवर्तन नहीं किया है। उसने वास्तव में यह चाहा है कि उसके द्वारा हस्ताक्षरित किए जाने वाले संयुक्त विवरण में इस आशय का एक खंड जोड़ दिया जाए।

(xi) प्राधिकरण द्वारा इस जटिल गुत्थी को सुलझाने हेतु समझौता करने के लिए एक मंत्र प्रदान करने के संबंध में पहले कही गई बात के मद्देनजर सभी संबंधित पक्षकारों को परामर्श दिया गया था कि वे सर्वसम्मत प्रस्ताव तैयार करें और तदनुसार संयुक्त विवरण प्रस्तुत करें जिससे यह प्राधिकरण उसे उसी रूप में निर्धारित कर सके। परंतु यहाँ यह बात ध्यान में रखनी होगी कि 13 अगस्त, 2001 को संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार सभी संबंधित पक्षकारों द्वारा हस्ताक्षरित संयुक्त विवरण को औपचारिक रूप से हमें प्रस्तुत किए जाने से पहले उसमें तीन संशोधन किए जाने थे। [उपर्युक्त पैरा 11.1 का (i) से (iii) देखें] इस मामले पर आज अंतिम रूप से विचार किया गया। हालांकि सभी संबंधित पक्षकारों द्वारा हस्ताक्षरित संयुक्त विवरण अभी तक औपचारिक रूप से हमें प्रस्तुत नहीं किया गया। परंतु मामले की अत्यावश्यकता और संबद्ध संवेदनशीलताओं को ध्यान में रखकर हमने इस मामले पर अंतिम विचार इस सहमति पर किया कि आदेश को संयुक्त विवरण प्राप्त होने के बाद ही अधिसूचित किया जाएगा। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि सभी संबंधित पक्षकारों को सर्वसम्मत प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए बाध्य करने और अनावश्यक मुकदमेबाजी की संभावना से बचने के लिए संयुक्त विवरण पर जोर दिया जा रहा है। हमने इस आदेश को पारित करने की कार्यवाही इस (तर्क संगत) विश्वास के आधार पर की है कि पहले प्रस्तुत किए गए सर्वसम्मत प्रस्ताव के प्रारूप को सर्व सहमति से संशोधित किया जाएगा और अंतिम दस्तावेज तदनुसार औपचारिक रूप से हमें प्रस्तुत किया जाएगा।

(xii) 13 अगस्त, 2001 को हुई संयुक्त सुनवाई में यह सहमति हुई थी कि बीएसए 1 सितंबर, 2001 तक जब सर्वसम्मत प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण का निर्णय उपलब्ध होगा, विशेष प्रमारों की वसूली को रोक रखेगा। चूंकि अब "विशेष दर" एमबीपीटी द्वारा प्रभारित की जानी है अतः बीएसए द्वारा वसूली की प्रक्रिया को पूरी तरह रोक दिया जाएगा। एमबीपीटी इस संबंध में मविष्य में "विशेष दर" प्रभारित किए जाने के लिए अपनी ओर से प्रस्ताव प्रस्तुत करने के विरुद्ध रहा है। परंतु प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित होने पर प्रशुल्क लगाने के बारे में निस्संकोच अपनी अनापत्ति अभिव्यक्त करता रहा है और प्राधिकरण की ओर से सर्व सम्मत प्रस्ताव से उद्भूत और जहाजरांनी उद्योग के हितों के समग्र विचार-विमर्श के आधार पर लिया गया निर्णय समझौता करार के स्वरूप का अधिक होगा।

(xiii) बीएसए द्वारा वसूली की प्रक्रिया 15 मार्च, 2001 को शुरू हुई। अनुमोदित सर्वसम्मत प्रस्ताव चूंकि एमबीपीटी द्वारा (न कि बीएसए द्वारा) विशेष दर प्रभारित करने के लिए है अतः बीएसए द्वारा अब तक वसूल की गई राशि के इस प्रयोग से गठित की जाने वाली 'विशेष निधि' में क्रेडिट किया जाए।

(xiv) शिपिंग लाइनों से प्राप्त राशि के अलावा स्टीवडोरों ने भी देनदारी के आंशिक समझौते के लिए अपनी-अपनी निधि से भुगतान किए हैं। सर्वसम्मत प्रस्ताव के अनुसार 'विशेष दर' चूंकि एमबीपीटी द्वारा प्रभारित की जागी अतः स्टीवडोरों द्वारा किए गए अग्रिम भुगतानों की वापसी उन्हें एमबीपीटी द्वारा की गई वसूली में से की जाएगी। प्राधिकरण पर्याप्त सावधानी बरतते हुए एमबीपीटी से अपेक्षा करता है कि वह घन वापसी करने से पहले स्टीवडोरों के लेखों का पुनः सत्यापन करे जिससे यह सुनिश्चित किया जा सके कि उन्होंने शिपिंग लाइनों के लिए दरों का उल्लेख करते समय बकाया को शामिल नहीं किया था।

16. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों से यह प्राधिकरण सर्वसम्मत प्रस्ताव को निम्नलिखित अनुसार अनुमोदित करता है :-

(i) मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) 1 सितम्बर, 2001 को या उसके बाद बर्थ में लगे जलयानों पर 'विशेष दर' निम्नलिखित

अनुसार प्रभारित करेगा :-

क्र.सं.	कार्गो का टाइप	विशेष दर
(क)	कंटेनर	200.00 रुपए प्रति बॉक्स
(ख)	ब्रेक बल्क	25.00 रुपए प्रति मी. टन
(ग)	थोक (बल्क)	12.50 रुपए प्रति मी. टन
(घ)	लौह एवं इस्पात	20.00 रुपए प्रति मी. टन
(ङ)	बोरीबंद कार्गो	10.00 रुपए प्रति मी. टन

- (ii) बीएसए द्वारा पहले से वसूली की गई राशि सहित इस निधि के संबंध में अलग से खाता खोला जाएगा और इस राशि का उपयोग केवल उक्त बकाया के भुगतान के लिए किया जाएगा।
- (iii) विशेष दर की वसूली केवल उस समय तक जारी रहेगी जब तक 2 अगस्त, 2000 को हुए द्विपक्षीय समझौते के परिणामस्वरूप बची हुई मजदूरी और बकाया के भुगतान के लिए 17.50 करोड़ रुपए की वसूली नहीं हो जाती; उसके बाद यह प्रमावी नहीं रहेगी।
- (iv) बीएसए द्वारा लेवी लगाने और उसकी वसूली के संबंध में मुंबई पत्तन न्यास के 12 मार्च, 2001 के निदेश रद्द हो जाएंगे; और उक्त अधिसूचना के तहत बीएसए द्वारा वसूल की गई राशि का विनियोजन विशेष निधि में किया जाएगा।
- (v) राशि की वसूली और भुगतान के लेखे एमबीपीटी और बीएसए द्वारा संयुक्त रूप से रखे जाएंगे; और इस सीमा तक कि एसोसिएशन के सदस्यों द्वारा पर्यवेक्षक कर्मचारियों और संबद्ध कामगारों को अग्रिम भुगतान किया गया है और भविष्य में किए जाने की संभावना है, वसूली की गई राशि का उपयोग बीएसए के माध्यम से उक्त सदस्यों को प्रतिपूर्ति करने के लिए किया जाएगा।
- (vi) शिपिंग लाइनें परेशियों से अधिकतम 'विशेष दर' के बराबर राशि वसूल कर सकती है। परंतु इसे केवल इस दृष्टि से समर्थकारी प्रावधान माना जाएगा कि यदि शिपिंग लाइनें बीएसए द्वारा प्रभारित लेवी के भुगतान से विशेष श्रेणी के कार्गो (अर्थात् ब्रेक बल्क कार्गो) के लिए छूट दे रही होंगी तो उन्हें इस निर्णय के कारण अपने दृष्टिकोण को नहीं बदलना पड़ेगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/असा.]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

New Delhi, the 19th September, 2001

**No. TAMP/26/2001-MBPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation of the Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association about a levy imposed by the Bombay Stevedores Association Limited on vessels berthed at the Mumbai Port and approves the Consensus-proposal about the MBPT charging a 'special rate' to meet the liability towards payment of arrears of salary and wages to supervisory staff and allied workers as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/26/2001-MBPT****Mumbai and Nhava-Sheva Ship  
Agents' Association, (MANSA)**

-----

**Applicant****Vs.****Mumbai Port Trust (MBPT)**

-----

**Respondent****ORDER**

(Passed on this 30th day of August 2001)

This case relates to a representation filed by the Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association (MANSA) about some action of the MBPT to introduce a levy which is payable by the Shipping Lines to the Bombay Stevedores Association Ltd. (BSA) to discharge the wage arrear liability of the licensed stevedores.

2.1. In its representation, the MANSA has made the following points:

- (i). The MBPT has issued a circular dated 15 March 2001 advising that a levy is payable by Shipping Lines for all vessels docking after 15 March 2001 failing which no services will be provided to the vessels / stevedores.
- (ii). The levy is being collected to pay the wage arrears of supervisory staff for the period from 1 January 1998 to 31 July 2000.
- (iii). These supervisory staff are the MBPT employees and were on deputation to the Stevedores since 1994. They were repatriated to the MBPT in July 2000 as per agreement arrived at between the MBPT, Bombay Stevedores Association Ltd., and Bombay Dock Workers' Union.
- (iv). As per the terms of the agreement, the liability towards payment of arrears of salary and wages of these supervisory staff is that of the Stevedores.

2.2. In this backdrop, the MANSA has advanced the following arguments:

- (i). The wage hike is the liability of the Stevedores and must not be recovered through a levy.
- (ii). The matter is between each individual Stevedore and Shipping Lines and the terms of stevedoring contract, whether it includes escalation cost or not.
- (iii). Some of the Stevedores have discontinued operation and their liability in this regard is in the region of almost Rs. 5.0 crores. The MBPT must pursue the matter legally against these Stevedores and recover the wage arrears from them.

2.3. The MANSA has sought this Authority's intervention in the matter arguing that the Port has no authority to stop services to vessels and enforce recovery of a levy to enable the Stevedores to discharge their liability. The MANSA has also mentioned that the TAMP has jurisdiction on such a levy, which is for an activity carried out within a major port.

3. The MANSA has further stated that labour gangs have not been supplied to their stevedores for non-payment of levy to the BSA Limited. The load / discharge operations



did not commence, resulting in loss to their members / principals. The MBPT is coercing the shipping lines and agents to pay the levy. All the concerned have accepted the fact that the wage arrears of supervisory staff is the liability of the stevedores. The MBPT must recover the wage arrears from stevedores and not from shipping lines / agents.

4. In this backdrop, the matter was considered by this Authority in its meeting held on 28 March 2001 and the following decisions were taken:

- (i). The representation of the MANSA would be registered as a regular 'tariff case'.
- (ii). In line with its stated position of not ordinarily interfering with any Port Trust's Orders in an interlocutory manner, in this case also this Authority would not like to issue a stay order. Nevertheless, this Authority would advise the MBPT to exercise restraint and not to precipitate the matter by denying services to vessels for non-payment to the BSA of the levy in reference till the matter was finally disposed of by this Authority.

5. A copy of the representation was forwarded to the MBPT for its immediate comments. The comments of the MBPT with regard to the representation of the MANSA are summarised as follows:

- (i). The surcharge levied by the BSA on the Vessel Agents / Stevedores is meant for disbursement of the wage arrears due to the ex. BDLB / MBPT employees on deputation to the stevedores during the period 1 January 1998 to 31 July 2000.
- (ii). The MBPT merely concurred with the decision which emerged during the course of discussion and acted as a facilitator to implement the decision.
- (iii). Services to the vessels have not been denied for non-payment of surcharge to the BSA. In fact, the Stevedores and the Agents are making remittances of the surcharge.
- (iv). The MBPT has given the following sequence of events based on which the circular was issued to all Stevedores / Shipping Agents to implement recovery of the levy:
  - (a). Till 1994, the Bombay Dock Labour Board (BDLB) used to supply labour required by the Stevedores for on-board work and collect the on-board labour charges alongwith applicable levy.
  - (b). By a Notification dated 25 Feb. 1994, the Central Govt. revoked all Schemes framed under the Dock Workers' (Regulation of Employment) Act, 1948, which were in operation at the Mumbai Port governing the deployment of dock workers and the erstwhile BDLB was superseded by the Chairman, MBPT.
  - (c). Since actual merger did not take place, the accounts of the erstwhile Dock Labour Board were kept separately in the name of Chairman (MBPT). There is no separate Scale of Charges for on-board services framed on taking over of the ex-Dock Labour Board employees. The rates for supply of Dock Labour Board labour are fixed with the approval of the Chairman (MBPT).
  - (d). Pursuant to the directions of the Central Government, the supervisory staff and allied workers were deemed to be deputed to the various licensed stevedores. However, with fall in the container traffic, some of the stevedoring companies had closed down their operations. As a result, the staff deputed to them were reallocated to the remaining

stevedores. Stevedores objected to reallocation and resorted to litigation. Based on the directives of the High Court, the MBPT and the BSA after protracted negotiations decided to repatriate these employees with effect from 1 August 2000. The MBPT created a common pool of such supervisory staff and allied workers subject to the stevedores undertaking to bear the entire expenses and other benefits of worker thus formed in a pool.

- (e). A wage settlement was signed on 2 August 2000 revising the wages of Port and Dock workers with retrospective effect from 1 January 1998.
- (f). The liability towards arrears of salary and wages for the period from 1 January 1998 to 31 July 2000 in respect of supervisory staff and allied workers was estimated at Rs.17.5 crores. This liability is for the period when these employees were on deputation with the Stevedores; and, hence, it is to be borne by the Stevedores who were the employers at the material point of time.
- (g). The Stevedores have expressed their inability to pay the wage revision arrears unless it is collected from their clients viz., Vessel Agents / Lines. Since no positive response was received from their clients the Stevedores have pleaded to the MBPT that this amount shall be recovered from the Shipping Agents prospectively as the charges already recovered from the Shipping Agents did not include the wage arrears.
- (h). The MANSA and the CSLA contended that there is adequate cushion in the charges for the stevedores to discharge this liability of arrears.
- (i). Despite repeated requests by the port that the Vessel Agents and Stevedores should sit together and firm up solution, no consensus emerged resulting in workers threatening stoppage of work unless the port intervenes in the matter immediately. Facing an industrial unrest, the MBPT has paid the arrears of salary and wage to these employees.
- (j). The general cargo vessel agents and some of the container operators, however, agreed to pay the surcharge as determined by the BSA with the concurrence of the MBPT.
- (k). In one of the meetings the BSA pointed out that even in the past the levy was increased by the BDLB to meet the liability of the arrears salary and wages from the Stevedores who in turn used to recover from the respective Shipping Agents/Lines.
- (l). Since the Stevedores Supervisory staff and allied workers have been taken over by the MBPT with effect from 1 August 2000, the MBPT has a role to play to ensure that the amount of arrears of wages are recovered and disbursed by the Stevedores to the respective employees.
- (m). During the meeting held on 8 March 2001, the Shipping Lines indicated that in case the MBPT circulated the decision taken they would obtain concurrence of their respective principals for making payment in the form of surcharge as suggested by the BSA. Accordingly, the MBPT accepted the suggestions of the BSA and approved a surcharge on cargo / containers as indicated below:

Type of cargo	Estimated traffic during 2001-02	Proposed rate of surcharges (special rate) Rs.	Estimated collection for the arrears Rs.
TEUs	3,75,000 Boxes	Rs.200.00 Per Box	7,50,00,000
Break-bulk	11,00,000 Tons	Rs.25.00 Per M. Ton	2,75,00,000
Bulk	10,00,000 Tons	Rs.12.5 Per M. Ton	1,25,00,000
Iron & Steel	25,00,000 Tons	Rs.20 Per M. Ton	5,00,00,000
Bagged cargo	10,00,000 Tons	Rs.10 Per M. Ton	1,00,00,000
<b>Total</b>			<b>17,50,00,000</b>

The surcharges mentioned above are to be paid by the Ship Agents to the Bombay Stevedores Association Ltd., who will maintain a separate account for this purpose and reimburse therefrom the wage-arrear-expenditure incurred by the MBPT.

- (n). The MBPT has not initiated any action to precipitate the matter by denying services to the vessels for non-payment to the BSA of the surcharge in reference.

6. A copy of the representation was circulated to concerned representative bodies of port users for their comments. The comments received from them are summarised as follows:

**The Bombay Stevedores Association Limited (BSA)**

- (i). They have explained the background of the case as briefly given below:
- The erstwhile Bombay Dock Labour Board (BDLB) had four broad groups of "Dock Workers" under its four different Schemes. In the first scheme, relating to stevedoring, there were two sets of dock workers viz., (i) "Reserve Pool" of registered dock workers who were supplied to stevedores on shift basis as per indent; (ii) "Monthly worker" who were supplied on a monthly basis.
  - The wages and service benefits to both these set of workers were collected by the stevedore employers from the Shipping Agents / Owners / Cargo interest. The wage arrears arising out of wage settlement were also recovered by way of levy from future cargo interests. The same system has been followed in the present case also.
  - In 1991, on account of bad financial situation of the BDLB, the workers covered under this Schemes could not be paid their wages, whereupon the Transport and Dock Workers Union and others filed petition in the High Court. On the directions of the High Court, a meeting was held at the MBPT with all concerned parties and a Memorandum of Agreement (MOA) was arrived at between all the parties.
  - The MOA included a clause prescribing collection of wages as per the Wage Settlement at the national level from the cargo interests and payment of the same to the eligible dock workers including supervisory staff and allied workers. VRS scheme was also offered to the BDLB workers and the staff.
  - As per the term of the MOA the MBPT was to absorb the registered workers and the employees of the BDLB with effect from 1 March 1994 in the employment of the MBPT. In view of this, the Central Government revoked all Schemes framed under the Dock Workers (Regulation of Employment) Act, 1948, which were in operation at the MBPT by a Notification dated 25 February 1994.

- (f). By a separate Notification dated 25 February 1994, the Central Government superseded the BDLB for a period of one year and vested in the Chairman (MBPT) all powers and functions exercised or performed by erstwhile Board. The period of such supersession is being extended from time to time and presently it is in force till 31 December 2001.
  - (g). Pursuant to the Central Government notification dated 25 February 1994, the monthly rated supervisory staff were deemed to have been allotted to licensed stevedore employers on deputation basis. This arrangement was found more suitable to the MBPT and the Stevedores, else such supervisory staff and allied workers would have to be transferred to the MBPT and allotted to the stevedores on day-to-day basis against the indent.
  - (h). With continuous fall in traffic in the port during the last two years, many stevedores closed down their operations in the port resulting to non-payment of salary to their deputed staff. The reallocation of these supervisory staff and allied workers to the remaining stevedores was also strongly agitated and writ petition was filed.
  - (i). Once again, on the intervention of the High Court, joint meetings were convened by the MBPT with the BSA Limited, Stevedores and Union. It was agreed that all supervisory staff and allied workers who were on deputation to the Stevedoring Members shall be repatriated to the MBPT in a separate pool under the management of the MBPT with effect from 1 August 2000.
- (ii). The BSA has given the following main points in support of recovery of the levy in reference :
- (a). The wage settlement was signed on 2 August 2000 revising the wages of port and dock employees with retrospective effect from 1 January 1998. Accordingly, arrears of wages and other allowance had to be paid for the past 31 months (January 1998 to July 2000) to all the port and dock workers including supervisory staff and allied workers. The arrears relating to supervisory staff and allied workers had to be borne by the Stevedores as they were on deputation with the Stevedores for the said period.
  - (b). As per the earlier practice the Stevedore members approached the Shipping Lines / Agents for recovery of the retrospective wage revision arrears. The Shipping Lines / Agents refused to accept any retrospective liability mainly because of the following two reasons:
    - (ba). In the past stevedoring charges were paid out of freight earning and were in fact remitted to India through Reserve Bank of India. Since the last few years these charges are paid from the THC recovered from exporter / importers. The Shipping Lines / Agents have expressed their inability to recover the money from THC retrospectively.
    - (bb). It is not possible to recover retrospective liability as many of the Shipping Lines / Agents have shifted from the MBPT to the JNPT.
  - (c). The Trade Unions threatened to go on strike due to non-payment of arrears. In order to ensure uninterrupted cargo operations in the port, a joint meeting was convened with all the concerned members. The MANSA strongly objected to pay the wage arrears retrospectively. They agreed to consider to accept the liability on a prospective basis.
  - (d). The BSA once again submitted their inability to pay the wage arrears unless they are able to recover the same from their customers prospectively. They proposed collection of levy either by the MBPT or the Trade Unions or the MANSA for recovery of wage arrears and remit to the Port or directly to the Unions or its members.

- (e). The MBPT held a series of joint meetings with vessel agents including container vessel agents. Although representatives of the MANSA, Karmahom Conference and the CSLA have been opposing the BSA's proposal, the other cargo interests such as break-bulk, dry bulk and iron and steel were in favour of the BSA's proposal purely in the interest of uninterrupted cargo operations in the port. Accordingly, the MBPT issued a circular stating that the amounts by way of surcharge were to be recovered from the respective vessel agents by the BSA from 15 March 2001 and deposited in a separate account to be administered by the BSA itself. This amount shall be used for payment of wage arrears; and, the surcharge shall be stopped once the wage arrears are fully recovered.
- (f). The MBPT has merely cleared the proposal of the BSA as the powers and functions of the BDLB are presently vested in the Port Authorities. The proposed surcharge is, therefore, not a part of the MBPT tariff.
- (g). The stevedoring rates are normally charged by the Stevedores to their principals under their individual contract and as such stevedoring rates has not been brought under scrutiny of the TAMP.
- (h). The Karmahom Conference has revised the Mumbai THC levels on the basis of recovery of surcharge. This proves that their argument on the Stevedores having a "cushion" in their rates for loading / discharges containers is false.
- (i). The collection of surcharge is not a new thing. Even if the BDLB existed, it would have introduced a levy to meet this liability of wage revision arrears.
- (j). With the introduction of recovery of "Surcharge" the indefinite strike proposed by the Union is withdrawn. The TAMP is requested to dismiss this representation in the interest of uninterrupted cargo operations in the port and to avert the indefinite strike.

#### **Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association (MANSA)**

- (i). The MBPT has not acted on the advise of the TAMP to hold the above levy in abeyance. (It is relevant to mention here that this Authority did not advise the MBPT to hold the levy in abeyance. The MBPT was only advised not to deny services to vessels for non-payment of the levy).
- (ii). We have no option but to pay the levy and carry on the work, in order to minimise losses / inconvenience to all concerned.

#### **The Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)**

- (i). The levy and recovery of surcharge by the MBPT from the Shipping Lines, who in turn, recover the same from the trade is most uncalled for and unjustifiable.
- (ii). Over the past two and half decades, the Shipping Lines have recovered huge sums as THC justifying that they were paying huge amount towards port labour. It now appears that that shipping companies have deprived the MBPT labour of their dues.
- (iii). As the Lines enter into individual contracts with the Stevedores, they are liable to pay for any shortfall in labour charges which have not been paid by their Stevedores.
- (iv). Recently the Lines had signed an agreement with the MBPT through their Stevedores undertaking to pay the dues, which are payable. Now they have back tracked on their assurance and are burdening the Trade with their liability.

- (v). The Lines and their Stevedores must be made to pay the port labour dues and the same shall not be burdened on the Trade.

#### **Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). We support the MANSA's position on this matter
- (ii). The Stevedores are liable to pay the increased wages to the supervisory staff (who were on deputation with them since 1994) for the period 1 January 1998 to July 2000 in accordance with the wage settlement agreement.
- (iii). Negotiations for wage increase had been held for a long period of time between the MBPT and the Union and were widely known. The Stevedores cannot claim to have no knowledge of the impending wage increase.
- (iv). The Stevedores cannot by way of automatic right demand the recovery of increased labour costs from the customers / shipping lines. There is no such clause in their contract though there may be a bilateral rate negotiations between the Stevedores and the Shipping Lines.
- (v). The Stevedores and the Port have reiterated that the liability of this wage arrears revision is that of the Stevedores.
- (vi). The MBPT instead of insisting the Stevedores to discharge their liability has approved recovery of the levy from future business of the port. It has further reinforced that no labour will be provided if the levy is not paid to the BSA Limited.
- (vii). The Stevedores shall settle the issue of payment of wage arrears with their labour.

#### **Indian Merchant Chamber (IMC)**

It has endorsed the views of the BSA .

7.1. Copies of the comments received from the representative bodies of port users were forwarded to the MBPT and the MANSA as feedback information.

7.2. The comments made by the MBPT in response to the BCHAA's views are as follows:

- (i). The BCHAA's contention that the levy and recovery of surcharge is done by the MBPT is not correct. The MBPT recovers charges for supply of on-board labour and supervisory staff at predetermined rates. The surcharge is being recovered by the BSA from the Shipping Lines.
- (ii). The BCHAA contention with regard to collection of huge amount as THC by the Shipping Lines; and non-payment of wage revision arrears to the supervisory staff and allied workers on deputation to Stevedores shall have to be taken up with the respective shipping lines. It appears that the BCHAA has referred to the THC collected by the Shipping Lines from the trade.
- (iii). As per the terms of the agreement signed by the Stevedores with the MBPT, liability towards the entire cost, terminal benefits and cost of other facilities to these supervisory staff was to be borne by and to be recovered by the stevedores. The Stevedores were aware of the burden of wage revision arrears; and, therefore, had informed the Shipping Lines about the impending wage revision. It appears that the rates prescribed by the Stevedores were after considering the impact of impending wage revision.

- (iv). The Shipping Lines instead of resolving the issue with the Stevedores have decided to recover the same from the consignees. Neither the Stevedores nor the Shipping Lines have initiated action for disbursement of wage revision arrears leading to unrest in the port.

8. A joint hearing in this case was held on 22 June 2001 at the MBPT. At the joint hearing, the following submissions were made:

**Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association (MANSA)**

- (i). The "levy" has become almost mandatory. The BSA demand appears to have been endorsed by the MBPT.
- (ii). We protested against the MBPT's action to stop services to vessels. The MBPT changed to stopping services to Stevedores. This will indirectly amount to denying services to ships.
- (iii). How can the MBPT so categorically state that levy must be recovered from the Shipping Agents?
- (iv). Historically, such claims were settled through negotiations between each Stevedore and each line.
- (v). Wage revision is an agreement between Ports and Unions, we were not a party. We are not even aware. How can we be held responsible for the dues?
- (vi). It was a contractual arrangement between the MBPT and Stevedores alone.
- (vii). Stevedores said they had no funds to pay. During labour agitation, the MBPT called a meeting. Consensus has been reported. How can this be so? How can MANSA or CSLA commit on behalf of Lines on an issue governed by separate contracts.
- (viii). Minutes of the joint meeting dated 30 October 2000 clearly indicates that some of the Stevedores themselves admitted their liability.
- (ix). If there is no escalation Clause in our Agreement with the Stevedores, there is no question of our liability to pay anything extra.
- (x). If the MBPT had taken a tough stand and threatened stoppage of services to the Stevedores, they would have paid. Unfortunately, port adopted a weak-kneed approach, which made the Stevedores pass on the liability to Lines.
- (xi). How can Agents agree as reported? There are Agents who are also Stevedores. So they have found it convenient to so agree.
- (xii). The MBPT says that it has acted as a "facilitator". It is facilitator to whom and, facilitating what. How can the port intervene between Lines and Stevedores?
- (xiii). Where is the question of 'consensus'? We were never interested even in attending these meetings called by the Port, which were of interest only to the Stevedores.
- (xiv). The BSA refuses to take levy from the Stevedores. They want only from Agents. Labour Unions are also monitoring payments by Lines. This is open arm-twisting.
- (xv). Individual Stevedores negotiating with individual Lines is one thing and quite another for a port to do this collectively for all unilaterally.

- (xvi). In the past, we had paid on the basis for 'arrears'. But, THC was raised only prospectively. If stevedoring rates went up, quite naturally THC will also increase.
- (xvii). The MBPT may have informed the TAMP about not precipitating the matter by not denying services. But, they continue to go by their 15 March 2001 letter. We dispute the MBPT statement to the TAMP.
- (xviii). The MBPT can surely blacklist defaulting Stevedores. The Lines can not object to that. But, when all the Stevedores are defaulters, what happens?
- (xix). The MBPT should have cancelled licenses and registered new Stevedores.
- (xx). From 1 January 1998 to date Stevedores have done business worth more than Rs.400 crores. Can they not meet a liability of 16 or 17 crores.
- (xxi). There is no retroactive payment supported by the MANSA. This is not the practice.
- (xxii). TAMP should not (can not) go into costing of operations by individual Agents or Stevedores. That will be impractical; uncalled for.

#### **Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). It is all a matter of simple contracts between Stevedores and Lines. How can the MBPT issue a circular putting the burden on Ship Agents?
- (ii). More Stevedores should have been licensed. A major port like MBPT handling 32 Million Tonnes of traffic cannot have only 14 Stevedores (now, reduced to 12). The MBPT never allowed competition to come in.
- (iii). Lines could not change Stevedores at will. They operate in a 'closed shop' manner.
- (iv). Ours is not an 'administered price' mechanism. We cannot at random accept 'arrear' liabilities.
- (v). This has been a 'license mechanism' fully controlled by the MBPT.
- (vi). Once a contract is entered between Lines / Agents and the Stevedores, payment of arrears, escalations, etc., are all matters between them. Port has no role to play.
- (vii). If this is allowed here, it will have implications in other ports. It will create a wrong precedent.

#### **Bombay Stevedores Association Limited (BSA)**

The BSA pleaded for another joint hearing in the case, when their legal counsel could be present to argue the case on their behalf.

#### **The Mumbai Port Trust (MBPT)**

- (i). The MBPT supplies labour and recovers a charge for that. But, the case of Supervisory Staff is different. They were on 'deputation' with the Stevedores who paid their wages, etc. The MBPT had nothing to do. Therefore, it was not a tariff matter.



- (ii). The MANSA can take the stand ' we are not interested' in resolving the stalemate. But, we can not do so. Had we done so, the port would have come to a halt.
  - (iii). We had to 'facilitate'. Some of the prominent shippers (like Dharumsy Morarjee, Ornate, etc.) realised the complexity of the situation and, agreed to make the payment. That was how the 'consensus' developed.
  - (iv). It was not the MBPT's decision to license only 14 (10 +4) stevedores. This was decided by the Supreme Court.
  - (v). It is not factually correct that Shipping Agents / Lines can not change stevedores midway. There is no 'closed shop' situation. There is no obstruction from the BSA.
  - (vi). After 15 March 2001, we had sent another letter clarifying the position. This letter is in conformity with what we have stated to the TAMP on 17 April.
  - (vii). Even if we said something else, the labour union will not provide the service unless the arrears are paid.
  - (viii). Please refer the minutes of the meeting held on 24 July 2000 minutes. Please also see the 1991 Agreement. There are enough provisions to re-deploy staff between Stevedore, to recover arrears, etc.
- This is the only practical approach available. Even the court had recognised this position.
- (ix). This is not a case of non-recovered dues. This is a case of emergence of arrears due to retrospective revision of wages.
  - (x). Other ports have the DLB 'levy' route to anticipate and realise 'extra' in anticipation. But, MBPT does not have DLB labour.

#### **Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)**

- (i). We also had labour with us. We were liable. We paid. Likewise, the BSA should do.
- (ii). The MBPT while licensing should have taken bank guarantees, etc., to force Stevedores to comply with commitments. They have been lax.
- (iii). The MANSA says, Lines / Agents pay on a per tonne basis. What have Stevedores been paying to the Port? Why did the port allow such a default to accumulate? TAMP must scrutinise details.
- (iv). The MBPT must take legal action to attach properties of Stevedores to recover their liability.

9. At the joint hearing the BSA submitted a representation to give another opportunity to present their case. The request of the BSA was allowed and it was decided to hold another joint hearing in July 2001. The MANSA also submitted two written submissions at the joint hearing and another written submission on 27 June 2001.

10.1. As decided in the joint hearing held on 22 June 2001, another joint hearing was held on 13 July 2001 at the MBPT. At the joint hearing, the following submissions were made:

#### **The Bombay Stevedores Association Limited (BSA) (through its legal adviser)**

- (i). This is not a matter of legality. It has to be sorted out in a spirit of cooperation.

- (ii). Ultimately the consignee bears the burden of BDLB levy, irrespective of whoever collects it.
- (iii). When DLB cannot pay wages, the Port Trust shall pay. This was agitated in a writ petition in the Bombay High Court. The High Court did not want adjudication and recommended conciliation through discussion by all concerned. It was then discussed by all concerned and decided to get all DLB workers absorbed as port labour.
- (iv). Supervisory staff were on deputation with Stevedores from the DLB. This was antecedent to 'merger'. They also became employees of the port on merger of BDLB with the MBPT.
- (v). If any Stevedores closed shop, their deputationists were absorbed proportionately (as deputationists) by the other Stevedores. This shows a spirit of amity / amicability pervaded the entire history of this matter.
- (vi). Wage revisions were always delayed and, therefore, there were always 'arrears' payment.
- (vii). So long as the DLB was there, they paid the arrears. DLB increase the levy not only for the prospective burden but also for arrears.
- (viii). When there is no DLB who pays the arrears? This is undoubtedly a matter between the Stevedores and the Lines.
- (ix). But the problem was created by Port's delay in revising wages. Can it now say, Stevedore is liable; pay up; or, we cancel the licence? Is this how business done?
- (x). If the Stevedores decide to close down, unions will demand arrear wages from the ports. The port will ultimately have to pay.
- (xi). The BSA will certify that no 'provisional' increase in stevedoring rates was made to cover the liability to accrue.
- (xii). If the TAMP had prescribed a rate for such services, we would have applied for a special increase in that on account of wage arrears liability. Unfortunately, the TAMP had not prescribed any rates. There was no option available.
- (xiii). Someone had to pay as the strike threat by the union was looming large. We paid 50% from our funds. We have not required 50% so far from Lines. We are shocked that Lines are being so intransigent.
- (xiv). The MANSA says let Stevedores talk to each Line. But, what about the Stevedores who have packed up and gone? Who will bear their liability?
- (xv). Interest of Port Trust, Unions, Lines and Stevedores have to be reckoned with. We have to look at the health of the Shipping Industry as a whole.

#### **Indian Merchant Chamber (IMC)**

If a decision is taken by 'consensus' of Stevedores and Lines, Trade will be burdened as usual. We must also be there.

#### **Mumbai Port Trust (MBPT)**

Our earlier decision was based on consensus of all Shipping Agents and Stevedores who attended the meetings convened by us. If other did not attend, what can be done about it?

10.2. At the joint hearing the BSA requested for time till 10 August 2001 to further discuss with the MBPT, the MANSA, the IMC and others concerned to workout a consensus proposal. Since this proposal of the BSA was not opposed by anyone, the time sought was granted accordingly.

10.3. The BSA and the MANSA made further written submissions at the joint hearing.

11.1 The case was again taken up for a further hearing on 13 August 2001 at the MBPT. At the joint hearing, the BSA filed a 'draft' of a statement jointly prepared by all concerned parties. After discussion the following decisions were taken:

- (i). As requested by the IMC, the 'draft' will be amended by the BSA to incorporate only an enabling provision about Lines charging a 'special rate' so that general cargo traffic, which is reportedly not being subjected to any extra charge does not compulsorily get affected by the provision of the 'draft'.
- (ii). The CSLA will need to clear the 'draft' with its members before signing the statement.
- (iii). A clause will be added to incorporate the MANSA's affirmation that they have not made any change in the THC to recover 'the additional cost' from the consignees.
- (iv). Affidavits will be filed to the effect that the Stevedores have not collected any 'extra charges' in anticipation of the wage increases. Only, instead of the BSA filing a common affidavit, each Stevedore will file an individual affidavit. This will be done in three days.
- (v). The joint statement, so amended, will be signed by all before being formally filed.
- (vi). The MBPT has stated that it can not submit a proposal for a 'special rate' to recover this amount prospectively. But, the MBPT will not have any objection to operating such a tariff, if so required by this Authority.
- (vii). This Authority's decision will be taken by 31 August 2001. In the meanwhile, recovery of the 'amount' by the BSA will be halted till 1 September 2001.

11.2. The 'draft' filed by the BSA indicates that the following consensus proposal was formulated after a discussion between all concerned on 9 August 2001:

- (i). That a special levy be permitted to be imposed by the Port Trust on all cargo, with effect from 15<sup>th</sup> March 2001, as follows:

<u>S/No.</u>	<u>Type of Cargo</u>	<u>Rate of Special Levy</u>	
(a).	Containers	Rs.200.00	Per Box
(b).	Break-Bulk	Rs.25.00	Per M/Ton
(c).	Bulk	Rs.12.50	Per M/Ton
(d).	Iron & Steel	Rs.20.00	Per M/Ton
(e).	Bagged Cargo	Rs.10.00	Per M/Ton

- (ii). This levy will be imposed by the Mumbai Port trust only till such time that a sum of Rs.17.50 crores is recovered, towards payment of arrears of increased wages and other allowances, on account of the bipartite wage settlement dated 2 August 2000, and will cease to be effective on receipt of Rs.17.50 crores.
- (iii). The directive of the Mumbai Port Trust dated 12 March 2001, in regard to the imposition and recovery of levy by the BSA, will be withdrawn and the amount

collected by the BSA under the said notification will be appropriated towards Rs.17.50 crores.

- (iv). A separate account will be maintained in regard to this amount, including for the amount already collected by the BSA, and this amount will be utilized only for the payment of the said arrears.
- (v). The accounts for collection and payments will be maintained jointly between the MBPT and the BSA, and to the extent that advance payments have been made or likely to be made in future by the members of the Association to the Supervisory Staff and Allied workers, the amounts collected will be utilised to reimburse such member – through the BSA.
- (vi). It is made clear that the concurrence of the Lines, for this arrangement to resolve an unprecedented situation that has arisen, should not be construed as their concession to permit interference in the contractual relation between Lines and agents and their operating contractors or sub-contractors.
- (vii). It is agreed by all parties that this was an unprecedented situation, due to the absence of a pool, and that the present arrangement, amicably arrived at among all parties concerned, shall not be quoted, stated or relied upon by any of the parties as a precedent at any time in future.
- (viii). Lines may recover an amount not exceeding the levy from the cargo.

12. The BCHAA has submitted another representation enclosing copies of Trade Notices issued by the MANSA and the Karmoham Conference. The BCHAA has stated that the Shipping Lines have repeatedly revised the Terminal Handling Charges (THC) despite the same not being the actual cost of the amount incurred and have recovered additional dues which are not justifiable. They have also enclosed copies of the various other charges which have been unilaterally imposed and revised by the Steamer Agents, from time to time, without taking the trade into confidence.

13. The CSLA has intimated that this issue was discussed by its members in a meeting held on 14 August 2001 and it was decided to accept the proposal put forwarded by the BSA. The CSLA, however, made the following points in this regard:

- (i). It must be clear that the solution proposed is specific to the situation arising at the MBPT alone and shall not be cited or treated as creating a general precedent.
- (ii). The charge to be imposed by the MBPT will be entirely separate from the Terminal Handling Charge.
- (iii). The prohibition that the MBPT have sought to place upon Lines recovering this charge from the trade must be removed, and it shall be open to the Lines to recover the same from the trade.
- (iv). This is without prejudice to the Lines general position that TAMP is not empowered to adjudicate upon THCs.
- (v). The Lines are also concerned that an effort has been made to impose retrospective wage increases on to customers, namely the Lines, and ultimately importers and exporters.

14. As decided in the joint hearing held on 13 August 2001, 11 Stevedores who are members of the BSA have submitted affidavits. All these affidavits are identical except for the figures of payment made by the respective Stevedores towards arrears of salary and wages and the amount recovered by them so far from the levy/surcharge in reference. In their affidavits the Stevedores have given the following assurances:

- (i). While specifying the rates they had not taken into consideration any increase in wages or other remunerations to the supervisory Staff and Allied Workers on deputation to them.
- (ii). They have not entered into any rate commitment to include the increase in arrears of wages and or for payment of arrears of wages for the period from 01.01.1998 to 31.07.2000, arising out of the Wage Negotiation Agreement dated 2 August 2000.
- (iii). They have not provided any cushion for any such increase.

15. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position emerges:

- (i). This is a dispute relating to payment of arrears of wages to the supervisory staff and workers who were on deputation from the MBPT with the Stevedores. Strictly speaking, this is a matter for contractual settlement between the Shipping Lines and the Stevedores concerned. Our involvement in this case has been on overall considerations of avoiding on this account any disruption in port operations.
- (ii). There is no dispute about the staff/workers concerned being the employees of the MBPT; about their being on deputation with the Stevedores concerned; and, about the liability of the Stevedores to bear the burden of the wage-arrears in reference.
- (iii). 9 of the 20 Stevedores have since wound up their activities. In the event, realisation of the arrears from them can only be through tortuous civil proceedings. Even the other 11 Stevedores who continue to be in business have taken the stand that they cannot make this payment since, in the absence of any advance intimation from the MBPT, they have not recovered any additional charges (towards the arrears) from the Lines concerned.

In the meanwhile, the affected employees started agitating for early payment of the arrears. Faced with a threat of disruption in the smooth operation of the port, the MBPT, after elaborate discussions with all concerned, approved of an arrangement under which the Bombay Stevedores' Association (BSA) would start levying a 'special charge' on the Lines to raise funds for discharging their liability towards the MBPT.

Implied in this arrangement was the understanding that unless the BSA started so raising the funds they would not get labour from the MBPT; and, unless, the Lines paid the additional charge so levied they would not get stevedoring services.

- (iv). The MANSA has represented against the MBPT circular relating to this arrangement. Their contention is that payment of wage arrears is a liability of the Stevedores which cannot be shifted to the Lines through a special levy; and, it is not appropriate for the MBPT to compel the Lines to make a payment which it must legally recover from the Stevedores. The MANSA petition in effect is that this is a typical case of 'robbing Peter to pay Paul'.
- (v). The MBPT will be justified in taking action against the Stevedores to recover their dues. Towards this end, they can refuse to supply labour to the Stevedores or even consider action for suspension / cancellation of their licenses. This Authority could not have intervened to halt any such action. The MANSA petition was, therefore, entertained only to the extent of requiring the port not to precipitate a situation by denying services to vessels. It goes to

the credit of the MBPT that this Authority was promptly assured of vessels not being denied services by the Port.

- (vi). Information collected during the processing of this case and the arguments advanced at the joint hearing on 22 June 2001 clearly showed that the Stevedores had not collected from the Shipping Lines any charges towards payment of wage arrears. The MBPT had also verified their documents to certify this position. And, the labour discontent over non-payment of arrears was becoming a discordant feature the Port had to seriously reckon with. In this backdrop, our intervention took the shape more of providing a forum for conciliation than for adjudication.
- (vii). On a point of fact, as alleged by the MANSA, this will be a case of 'robbing Peter to pay Paul'. But, it has to be recognised that, in any normal operation of a port, it is inevitable for such situations to emerge. This Authority had itself recognised this prospect when it authorised the Calcutta Port Trust (CPT) to charge a 'special rate' to raise credits to an escrow fund set up for discharging a similar wage-arrear liability and when it authorised the Tuticorin Port Trust (TPT) to charge a 'special rate' for raising credits to an escrow fund set up for defraying the cost of rock dredging. That being so, and bearing in mind the fact that any such arrangement in this case will not in any way result in unjust enrichment of the Stevedores, the attempt has been to evolve an amicable arrangement of collecting Rs.17.50 crores towards settlement of the wage-arrear claim.
- (viii). The MANSA'S objection is not to payments *per se* towards settlement of the wage-arrear claims. Its objection is only to levy of a 'special charge' for this purpose by the BSA as it is not likely to be accepted by its Principals for unquestioned reimbursements. The MANSA has no objection to a formally authorised levy by the MBPT of such a 'special charge' for the purpose since incidence of such a formal levy can easily be shifted to the Shippers.
- (ix). The CSLA has also taken the same position subject, however, to the definite understanding that the solution proposed is specific to this case at the MBPT, the special charge will be entirely separate from the Terminal Handling Charges, and it shall be open to the Lines to recover this special charge from the Trade.
- (x). The BCHAA, expressing agreement with the overall approach adopted towards resolution of the conflict in this case, has still submitted copies of Trade Notices issued by the MANSA and the Karmoham Conference about repeated and arbitrary revision of charges to insinuate that the Shipping/Steamer Agents and the Lines may already have realised from the Trade payments towards the wage-arrear liability. It has to be recognised here that this is only an apprehension of the BCHAA and expressed only through an insinuation at that. In the face of a firm denial on oath by the Stevedores that no such recoveries have already been made by them, which position has also been certified after verification by the MBPT, it will not be possible for this Authority to attach any credence to such insinuations. Significantly, there is no specific rebuttal of the Stevedores' affidavits in substantiation of the insinuations.

It is also noteworthy in this context that the MANSA has categorically affirmed that it has not made any change in the Terminal Handling Charges to recover the 'additional cost' from the consignees. It has in fact required a clause to this effect to be incorporated in the joint statement to be signed by it.

- (xi). In line with the position earlier stated of this Authority providing a forum for conciliation to resolve this messy tangle, all the parties concerned were advised to evolve a consensus proposal and file a joint statement accordingly to enable this Authority to formally prescribe it as such. It must, however, be

pointed out here that, as was agreed at the joint hearing on 13 August 2001, three amendments were to be made in the joint statement [please see paragraphs 11.1(i)-(iii) above] before the joint statement signed by all concerned was formally filed with us. This case has been taken up for final consideration today, even though the joint statement signed by all concerned has not yet been formally filed with us. But, bearing in mind the urgency of the matter and the sensitivities involved, we have taken up the case for final consideration, subject to the understanding that this Order would be notified only after receipt of such a joint statement. It is relevant here to mention that the emphasis on the joint statement is for binding all the concerned parties to the consensus proposal and to eliminate any possibility of avoidable litigation. We have proceeded to pass this order on the (reasonable) assumption that the 'draft' of the consensus-proposal earlier presented will be duly amended as agreed upon and a final document will formally be filed with us accordingly.

- (xii). At the joint hearing on 13 August 2001, it was agreed that the BSA would halt recovery of the 'special charge' till 1 September 2001 when this Authority's decision on the consensus-proposal would be available. Since the 'special rate' is now to be charged by the MBPT, the process of recovery by the BSA will be stopped altogether.

The MBPT has been reluctant to submit a proposal from its side for a 'special rate' to be charged in this context prospectively. But, it has unhesitatingly expressed no objection to operating such a tariff if so required by this Authority. And, from this Authority's side, such a decision will be more in the nature of a conciliation arrangement, flowing from a consensus-proposal, and based on overall considerations of interests of the industry.

- (xiii). The process of recovery by the BSA started on 15 March 2001. Since the consensus proposal approved is for such a special rate to be charged by the MBPT (and not the BSA), the amount so far recovered by the BSA will be credited to the 'special fund' to be set up for this purpose.
- (xiv). In addition to the amounts realised from the Lines, the Stevedores themselves have also made payments from their own funds towards partial settlement of the liability. As envisaged in the consensus-proposal, since a 'special rate' is to be charged by the MBPT, the advance payments made by the Stevedores will have to be refunded to them from out of the realisations made by the MBPT. This Authority requires the MBPT, by way of abundant caution, to verify again before making the refunds, the accounts of the Stevedores to ensure that they had not taken into consideration the wage arrears while specifying rates to the Lines.

16. In the result, and for the reasons given above, this Authority approves the consensus proposal as detailed hereunder:

- (i). The Mumbai Port Trust (MBPT) will charge a 'special rate' on vessels berthed on or after 1 September 2001 as follows:

S. No	Type of Cargo	The Special Rate	
(a).	Containers	Rs.200.00	Per Box
(b).	Break-Bulk	Rs.25.00	Per M/T
(c).	Bulk	Rs.12.50	Per M/T
(d).	Iron & Steel	Rs.20.00	Per M/T
(e).	Bagged Cargo	Rs.10.00	Per M/T

- (ii). A separate account will be maintained in regard to this Fund, including the amount already collected by the BSA; and, this amount will be utilised only for payment of the said arrears.
- (iii). The levy of special rate will continue only till such time that a sum of Rs.17.50 crores is recovered towards payment of arrears of increased wages and other allowances on account of the bipartite wage settlement dated 2 August 2000; it will cease to be effective thereafter.
- (iv). The directive of the Mumbai Port Trust dated 12 March 2001, in regard to imposition and recovery of a levy by the BSA, will be withdrawn; and, the amount collected by the BSA under the said notification will be appropriated towards the Special Fund.
- (v). The accounts for collection and payments will be maintained jointly by the MBPT and the BSA; and, to the extent that advance payments have been made or likely to be made in future by the members of the Association to the Supervisory Staff and Allied workers, the amounts collected will be utilised to reimburse such members – through the BSA.
- (vi). Lines may recover an amount not exceeding the 'special rate' from the consignees. This will, however, be seen only to be an enabling provision in the sense that, if Lines had been exempting some categories of cargo (e.g. break-bulk cargo) from payment of the 'levy' charged by the BSA, they will not be required to alter their approach because of this decision.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT. III/IV/143/2001/Exty.]